Belgien bfr 315,- Dänemark dkr 59,- Italien Lit 15.400 Luxemburg Lfr 315,- Niederlande hfl 17,50
Österreich öS 110,- Schweiz sfr 14,90 Griechenland 2.500 Spanien Pta 1.330
ISSN 0946-6304
COMPUTEC VERLAG
DM 14,90



FORMEL 1

SONDERHEFT 1/97

Ratgeber Extra

Fahren wie Profis

Tips & Tricks zu: Grand Prix 2, F1 Manager 96, Grand Prix Manager

Der große Vergleichstest

Die Formel 1-Hits

Alle Spiele im Überblick: Was ist der größte Formel 1-Spaß?

mit 16 Rennspiel-Demos

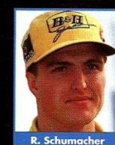


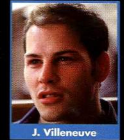
Alle Rennteams


M. Schumacher


H.-H. Frentzen

Fahrerportraits


R. Schumacher


J. Villeneuve

und Motoren

In Zusammenarbeit mit





Zwei große Vergleichstests über insgesamt 20 Seiten: Was ist das beste Rennspiel? Was ist der beste Formel 1-Manager?





FORMEL 1

ist der Schlüssel zum Erfolg in der Königsklasse des Rennsports. Erleben Sie den Geschwindigkeitsrausch der Formel 1 in einem der realistischsten und schnellsten Formel 1 Rennspiele unserer Zeit. Alle 13 Teams, sämtliche Fahrer, von Michael Schumacher bis Damon Hill warten auf Sie. Erleben Sie die Königsklasse des Motorsports.

Formel 1 – das Spiel, bekannt durch die Grand Prix Fernsehübertragungen von RTL – gibt´s ab sofort im Handel.

RENNKALENDER FORMEL 1

- 25. Mai 1997 Spanien - Barcelona
- 15. Juni 1997 Kanada - Montreal
- 29. Juni 1997 Frankreich - Magny Cours
- 13. Juli 1997 England - Silverstone
- 27. Juli 1997 Deutschland - Hockenheim
- 10. August 1997 Ungarn - Hungaroring
- 24. August 1997 Belgien - Spa Francorchamps
- 07. September 1997 Italien - Monza
- 21. September 1997 Österreich - A1 Ring
- 28. September 1997 Luxemburg - Nürburgring
- 12. Oktober 1997 Japan - Suzuka
- 26. Oktober 1997 Portugal - Estoril







Formel 1 erhielt hervorragende Wertungen in den PC-Spiele-Zeitschriften PC Games (90%), PC Action (91%) und PC Joker (87%).

www.psygnosis.com









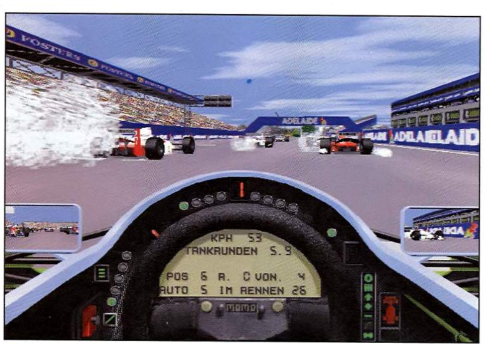
WHAT'S UP?

PC Games Disc & Mag

Wer wollte nicht schon einmal in die Rolle eines Michael Schumacher schlüpfen? Um in den Motorsport einzusteigen, muß allerdings der finanzielle Hintergrund stimmen. Ein Grund, warum Bemühungen in diese Richtung oft bereits im Ansatz scheitern. Einfacher haben es da PC-Besitzer: Mit einem getunten Rechner und der nötigen Software-Ausstattung sind spektakulären Überholmanövern keine Grenzen gesetzt. Die Frage ist nur, mit welchem Programm? Allein im Rennspiel-Bereich bieten sich drei Alternativen, und will man sich dem Thema eher von der wirtschaftlichen Seite nähern, so steht man ebenfalls vor der Qual der Wahl. Wir haben die wichtigsten Vertreter auf Herz und Nieren geprüft. Wir hoffen, Ihnen eine wichtige Entscheidungshilfe geben zu können.

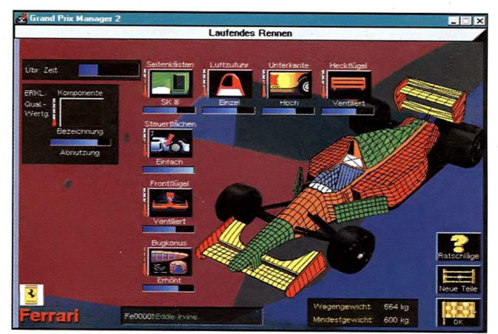
Viel Spaß mit dieser Sonderausgabe wünscht Ihnen die gesamte Redaktion





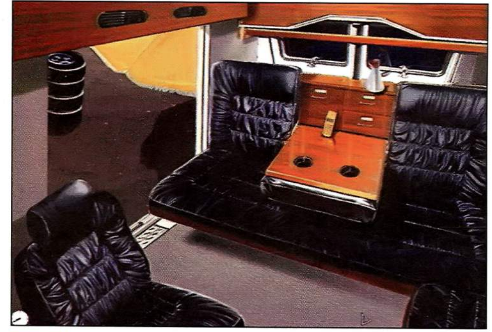
22 **GRAND PRIX 2, FORMEL 1, POWER F1**

In einem direkten Vergleich nehmen wir die drei wichtigsten Vertreter aus den Genres „Action & Simulationen" unter die Lupe. Welches Spiel hat die beste Grafik? Wo bekommt man das realistischste Fahrverhalten? Fragen, die in unserem Testcenter beantwortet werden.



36 **POLE POSITION, GRAND PRIX MANAGER 2, F1 MANAGER 97**

Drei bekannte Wirtschaftssimulationen ringen um die Gunst der Kunden. Wir haben Pole Position, Grand Prix Manager 2 und F1 Manager 97 auf den Zahn gefühlt und ermittelt, wer den Millionenzauber rund um die Formel 1 am glaubwürdigsten vermitteln kann.



44 **DER RATGEBER**

Ab Seite 44 haben wir unsere Erfahrungen mit Grand Prix 2, Grand Prix Manager und Pole Position zusammengetragen. Auf über 40 Seiten erfahren Sie, wie man noch ein paar Hundertstel aus dem Fahrzeug herauskitzelt und wie man mit Sponsorengeldern vernünftig wirtschaftet.

INHALT

TESTCENTER

Simulationen & Actionspiele ____ 22
Wirtschaftssimulationen ____ 36

RATGEBER

Grand Prix 2 ____ 44
Grand Prix Manager ____ 76
Pole Position ____ 82

SPECIAL

Adressen im Internet ____ 86
Anleitungen zu allen Demos ____ 94
Die Prototypen ____ 20
Fahrer, Strecken & Motoren ____ 4
Lenkräder und Pedale ____ 92
Multimedia rund um die Formel 1 ____ 90

FERRARI

Offiziell demonstriert Ferrari Gelassenheit: Vier Siege gelten als Saisonziel, von der Weltmeisterschaft ist nicht die Rede. Es ist freilich kein Geheimnis, daß sich das Team um Michael Schumacher gerne den Konstrukteurs-Titel sichern möchte.



Glücklicherweise war das Auto rechtzeitig fertig. Denn weder Starpilot Michael Schumacher noch Teamchef Jean Todt hatten ernsthaft damit gerechnet, daß schon zu Beginn der Testfahrten im Januar so viele Probleme auftauchen würden. So zeigte auch der weiterentwickelte Motor derart viele Macken, daß Todt entschied, für die ersten Einsätze den Motor aus dem vergangenen Jahr einzubauen.
Dagegen machte das neue Chassis sogleich einen besseren Eindruck als der Vorgänger. Von der Nase bis zur Airbox erinnern jetzt viele Details an das erfolgreichste Auto der letzten Saison, den Williams FW 18 – seien es die hochgetragene Frontpartie, der Aufsatz an der Cockpit-Vorderkante oder die kleinen Finnen neben dem Fahrerkopf, deretwegen man die Fahrerposition um vier und die Cockpitwülste um zehn Zentimeter senken kann. Zum Einsatz kommt weiterhin ein quereingebautes, halbautomatisches Getriebe mit sieben Gängen aus Titan. Das vorgesehene Längsgetriebe wird erst dann nachgeschoben, wenn das Basismodell funktioniert. Dennoch hat Ferrari als erstes Formel 1-Team sämtliche Crashtests erfolgreich absolviert. Teil des Karosseriekonzepts sind auch hohe, aber schmale Seitenkästen, die dort Vorteile bringen sollen, wo Ferrari im letzten Jahr Probleme hatte: auf schnellen Strecken. Neu auch der verstärkte Einsatz von Elektronik und Hydraulik unter dem hellrot lackierten Korpus. Kein anderes Auto verfügt über so viele vom Lenkrad aus bedienbare und per Computer verstellbare Systeme: Bremskraftverteilung, Differentialsperre, Kupplungsspiel, Drehzahlbegrenzer und Gaspedal. Eine Saison wie gehabt: Alle Hoffnungen ruhen auf Michael Schumacher.

Die Piloten



5 Michael Schumacher

Michael Schumacher, geboren am 3. Januar 1969 in Kerpen, Rheinland. Verheiratet mit Corinna; das Paar bekam zum Saisonauftakt am 9. März in Australien das erste Kind. Lebt noch in Monte Carlo, zieht noch in diesem Jahr in die Schweiz, wo es ein Anwesen oberhalb des Genfer Sees hat. Formel 1-Debüt: Jordan (1991), 85 GP, zwei WM-Titel (1994/95), 22 Siege, 14 Pole Positions, 25 schnellste Runden, 362 Punkte. Der bestbezahlte Fahrer aller Zeiten gilt als absolutes Abstimmungsgenie. Als präziser Diagnostiker ist er für sein Team von unschätzbarem Wert.

6 Eddie Irvine

Der Ire ist am 10. November 1965 in Newtownards, Nordirland geboren. Juggeselle, lebt zur Zeit in Dublin. Formel 1-Debüt: Jordan (1993). 48 GP. Beste Plazierung: 3., 48 Punkte. 1987 englischer Meister in der Formel Ford 1600. Für seine bescheidenen Leistungen des vergangenen Jahres kann man ihn kaum zur Verantwortung ziehen. Ganz im Schatten von Michael Schumacher stehend, hatte er nur selten Gelegenheit zu ausführlichen Testfahrten. In diesem Jahr hat Eddie Irvine eine eigene Testmannschaft und sollte deshalb auch bessere Leistungen erzielen können.

Der Motor

Der neue Drei-Liter V10 046/2 von Ferrari-Motorenchef Paolo Martinelli ist leistungsstärker als der Typ 046 der letzten Saison. Er kommt auf 730 PS, aber erst ab Imola. Der Nachfolger 047 hat Schwachstellen im Bereich der Kolbenringe. Ob und wann er zum Einsatz kommt, ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Voraussichtlich erst in Monza im September.

In Kürze

Gründung des Rennstalls: 1929, zuerst mit Alfa. Nachkriegsstart 1948 mit der Marke Ferrari.
Formel 1-Debüt: 1959 (GP Monaco)
Erste WM-Punkte: 1950
GP-Einsätze: 570
GP-Siege: 108
Letzter Sieg: GP Italien 1996 (Michael Schumacher)
WM-Titel: 17 (davon neun Fahrer-Titel)
Angestellte: 350 Mitarbeiter
Anschrift: Ferrari SpA, Via Ascari N.55/57, 44053 Maranello, Italien

Die Stärken

- Fahrer Schumacher
- Stattliche Mitarbeiterzahl
- Finanzstark

Die Schwächen

- Kein standfester Motor



WILLIAMS

Der Zwang, erfolgreich sein zu müssen, belastet nicht nur das Team, sondern auch einen der Fahrer ganz besonders: Für Heinz-Harald Frentzen kommt die Stunde der Wahrheit. Als Nachfolger von Weltmeister Damon Hill soll er mit dazu beitragen, Williams die sechste Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in Folge zu holen. Und natürlich noch mehr.



Den Champion Hill hat er entlassen, Star-Designer Adrian Newey hat beim Konkurrenten McLaren angeheuert – Umstände, die den besessenen Teamchef Frank Williams nicht daran hindern, seine Ziele für die Saison 1997 indirekt doch sehr ehrgeizig zu formulieren: „Es ist sicher überaus schwierig, noch besser abzuschneiden als im letzten Jahr, denn es ist ja mehr Platz für Niederlagen als für Siege." Vergangenes Jahr spielte sich der Titelkampf zwischen den beiden Williams-Piloten Damon Hill und Jacques Villeneuve ab. Trotz inzwischen eingestandener Mängel des Renault V10 RS8 sowie Defiziten in der Abstimmung, besonders der Hinterachse, fuhren die Williams in 12 von 16 Rennen als Sieger ins Ziel. Villeneuve – Frentzen, wird dies das Duell des Jahres? Der ehemalige Sauber-Pilot steht jedenfalls vor der Chance seines Lebens. Er hat ein Top-Auto – der FW19 ist ganz in der Tradition seiner Vorgänger entwickelt – und ein fahrerisches Potential, das ein Konkurrent ganz besonders fürchtet: Michael Schumacher, Ferrari-Pilot und zweifacher Weltmeister. Der FW19 wurde von Adrian Newey gezeichnet und von Patrick Head vollendet: „Der Newey-Ausstieg hat uns zwei Wochen gekostet", konzediert Head, „aber wir konnten schon viele Dinge während des Winters noch mit dem alten Auto ausprobieren." Die äußerlichen Änderungen scheinen nur minimal zu sein: anderer Lufteinlaß, keine Leitbleche mehr zwischen den Hinterrädern. „Wir haben viel für die Optimierung der Aerodynamik getan", sagt Head.
Unter der Haube sind die Änderungen schon wesentlich gravierender: neuer Zehnzylinder-Motor und neues Sechsgang-Getriebe. Schließlich wurde noch die Hinterradaufhängung komplett überarbeitet.

Der Motor

Der neue V10 RS9 ersetzt einen Motor, mit dem die Renault-Techniker nicht zufrieden waren. Dafür wurde ein neuer Block gebaut, und zum erstenmal in der Renault-Sauber-Geschichte wurde der geheiligte Winkel derZylinderbänke von 67 Grad aufgegeben und um vier Grad weiter geöffnet. Außerdem ist der Motor elf Kilogramm leichter, hat vier Prozent Leistung zugelegt und ein verbessertes Motormanagement erhalten.

In Kürze

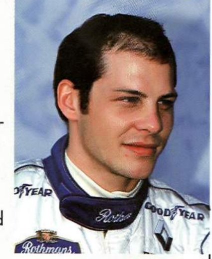
Gründung des Rennstalls: 1968
F1-Debüt: Argentinien 1973
Erste Punkte: 1973 (zwei)
GP-Einsätze: 362
Siege: 95
Letzter Sieg: D. Hill, GP Japan 1996
WM-Titel: 14, davon sechs Fahrer
Angestellte: 210
Anschrift: Williams GP Engineering Ltd., Grove, Wantage. Oxfordshire OX 12 ODQ, England.

Die Stärken

- Technisch sehr leistungsfähig
- Sehr gutes Auto

Die Piloten

3 Jacques Villeneuve



Der Kanadier wurde als Sohn des legendären Ferrari-Piloten Gilles Villeneuve am 9. April 1971 in St. Jean-sur-Richelieu, Kanada, geboren. Formel 1-Debüt: Williams (1996). 16 GP, 78 Punkte, drei Pole Positions, vier Siege, 1995 Indy-Car-Meister und Sieger der 500 Meilen von Indianapolis. Im Formel 1-Zirkus ist er eine höchst erfreuliche, weil unkonventionelle Erscheinung. Seine Unbekümmertheit und sein Mut haben die Fachwelt ebenso überrascht wie seine fahrerischen Qualitäten. Er ist ein ganz heißer Titelanwärter.

4 Heinz-H. Frentzen

Der Sohn eines Bestattungsunternehmers, der jetzt in Monte Carlo und in England lebt, wurde am 18. Mai 1967 in Mönchengladbach geboren. Formel 1-Debüt: Sauber (1993). 48 GP, 29 Punkte. Bestes Ergebnis: 3. Platz (GP Italien 1995). 1994/96: F1, Sauber. 1990/93: F3000. 1990: Sportwagen-WM. Frentzen hat zum erstenmal ein Auto, in dem er all das erfüllen kann, was Frank Williams von ihm erwartet: noch schneller zu sein als Schumacher. Wenn er seine Leistungen mit der nötigen Konstanz schafft, könnte ihm das auch gelingen.

MCLAREN

Just zum Saisonbeginn könnte der GP Australien für ein unschönes Jubiläum sorgen – falls nicht doch ein 1. Platz gelingt. Dann wäre das erfolgsverwöhnte McLaren-Team seit 50 Rennen ohne Sieg. Neuer Hauptsponsor ist die deutsche Zigarettenmarke West, die für neuen Dampf und neue Farbe des McLaren mit dem Mercedes-Motor sorgt: Silber erinnert wieder an frühere Zeiten.



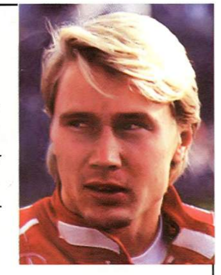
McLaren raucht gerne: Nach 23 Jahren einer äußerst erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Zigarettenmarke Marlboro (16 Weltmeisterschaften, davon neun für Fahrer) ist das berühmte Rot und Weiß bei McLaren ein Fall für die Geschichtsbücher. Die deutsche, zum Reemtsma-Konzern gehörende Zigarettenmarke West (früher Sponsor des erfolglosen Zakspeed-Teams) stellt nunmehr des Geld und eine Farbe, die schon Geschichte hat: 1997 sind die McLaren/Mercedes silberfarben – im Geist der berühmte Silberpfeile Auftrag und Verpflichtung zugleich.
Im vergangenen Jahr, dem zweiten mit dem Motorenpartner Mercedes, belegte das Team in der Konstrukteurswertung den vierten Platz, und die beiden Piloten Häkkinen und Coulthard kamen sechsmal auf das Podium – eine ansteigende Kurve. Umso mehr gilt in diesem Jahr die Parole des ehrgeizigen Teamchefs Ron Dennis: „Wir wollen gewinnen, nicht nur mitfahren." Noch eine Saison ohne Erfolg würde zu einschneidenden Konsequenzen führen.
Dafür haben die McLaren-Techniker unter der Federführung von Neil Oatley mit dem MP4/12 ein nahezu völlig neues Auto auf die Räder gestellt: mit leicht höherer Nase, noch tieferer Sitzposition und deutlich verbesserter Aerodynamik. So wurde die gesamte Heckverkleidung mit dem zweistufigen Flügel in allen Partien extrem aufeinander abgestimmt.
Der Mercedes-V10 ist mit einem halbautomatischen Sechsgang-Getriebe verbunden, das über eine elektronische TAG-System-Steuerung verfügt.

Der Motor

Der Mercedes-V10 Motor mit der Nummer F0110E, der als Vorbild an Leistungsausbeute gilt, stellt die fünfte Entwicklungsstufe innerhalb von zwei Jahren dar. Der Block ist neu, die Kurbelwelle liegt tiefer. Das Hauptaugenmerk von Ilmor-Chef Mario Illien galt dem Drehmomentverlauf

Die Piloten

9 Mika Häkkinen



Der Finne wurde am 28. September 1968 in Helsinki geboren. Lebt mit seiner Freundin Erja in Monte Carlo. F1-Debüt: Lotus (1991), 79 GP, 91 Punkte. Beste Plazierung: 2. 1990: englischer F3-Meister. Der schwere Trainingsunfall beim GP Australien 1995 hat weder bei seiner Schnelligkeit noch bei seiner kämpferischen Moral Spuren hinterlassen. Vielmehr macht er den Eindruck, als gehe er noch konzentrierter und engagierter zur Sache. Sein Lohn: vier Podiumsplätze in den letzten acht Rennen.

10 David Coulthard

Der Schotte wurde am 27. März 1971 in Twynholm geboren. Lebt zusammen mit seiner Freundin Andrea in Twynholm und Monte Carlo. Formel 1-Debüt: Williams (1994). 41 GP, 81 Punkte, ein Sieg, fünf Pole Positions, vier schnellste Runden. Seine beste Leistung erbrachte der Schotte, insgesamt weniger konstant als Häkkinen, mit einem zweiten Platz beim GP Monaco. Was Coulthard hoffnungsvoll in die neue Saison blicken läßt, ist der Umstand, daß er mit dem im Handling schwierigen McLaren ordentliche Resultate erzielen konnte.

In Kürze

Gründung des Rennstalls: 1963
F1-Debüt: Monaco 1966
Erste Punkte: 3 (1966)
GP-Einsätze: 443
Siege: 104
Letzter Sieg: 1993 (GP Australien, Senna)
WM-Titel: 16 (davon neun Fahrer)
Angestellte: 220
Anschrift: McLaren International Ltd., Woking Business Park, Albert Drive, Woking, Surrey QU21 5JY, England

Die Stärken

- Große Erfahrung
- Solides Budget

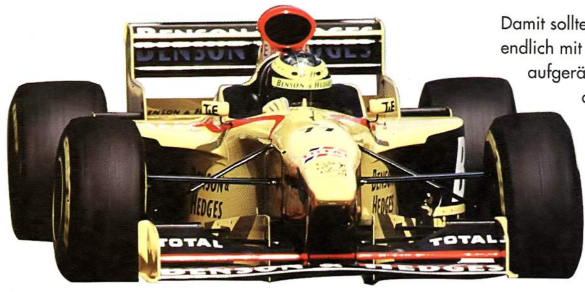
Die Schwächen

- Erfolgsdruck



Teamchef Eddie Jordan ist ein Spielertyp, und er scheut kaum ein Risiko. So engagierte er zwei neue Piloten, die zwar talentiert, nach Formel 1-Maßstäben aber noch Grünschnäbel sind: Ralf Schumacher und Giancarlo Fisichella. Auf dem neuen Auto ruhen große Hoffnungen.

JORDAN



Nur ein Gag oder wirklich ein Goodie? Der neue Jordan 197 sieht von vorne aus wie ein weit aufgerissener Schlangenschlund, die zwei großen Giftzähne bereit zum lähmenden Biß. Auch die Bemalung wirkt bedrohlich-exotisch, was bei Gary Anderson, Jordans Technischem Direktor, überhaupt keinen Beifall gefunden hat.
Doch Anderson ist derart stolz auf seinen Wurf, daß er gegen die Ideen seiner Marketing-Abteilung nicht allzusehr Front gemacht hat. Die Anderson-Truppe hat, so sieht es jedenfalls Teamchef Jordan, ganze Arbeit geleistet. Die gesamte Aerodynamik profitiert erstmals von der Arbeit im eigenen Windkanal, über den das Team seit letztem Herbst verfügt.
Die Frontpartie wirkt viel eleganter, die Schnauze ist leicht gebogen. Noch effektiver sind die Veränderungen der Heckpartie. Da der Peugeot V10 höhere Betriebstemperaturen verträgt, wurden die Seitenkästen zurückgenommen. Der Lufteintritts-Kanal hat eine ovale Form. Die Öffnung, exakt oberhalb des Pilotenhelms, sowie die Luftkammern wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Aerodynamik-Experten von Peugeot entwickelt. Das Ziel: eine optimale Luftversorgung des Motors, ohne daß gleichzeitig die stabilisierende Funktion des Heckflügels beeinträchtigt wird. Ebenso viel Aufmerksamkeit wurde der Mechanik des Autos zuteil. Die Hinterradaufhängung ist neu, ebenso die Vorderachse und das längs eingebaute Siebengang-Getriebe. Die Dreieckstreben vorn und hinten bestehen jetzt aus Karbon.

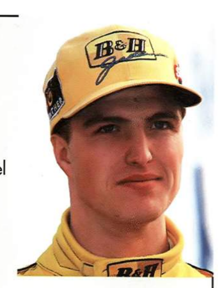
Damit sollte der Jordan 197 endlich mit einem Problem aufgeräumt haben, das in der vergangenen Saison das Handling extrem schwierig machte: das chronische Untersteuern. Und so will Jordan auf sein Ziel zusteuern – eine Plazierung zwischen Rang drei und Rang fünf.

Der Motor

Der Peugeot V10 A14 war schon im August 1996 erstmals auf Testfahrt. Zwei Vorgaben bestimmten die Arbeit von Peugeot-Motoren-Chef Jean-Pierre Boudy: mindestens das gleiche Leistungsniveau wie beim Vorgänger und eine optimale Anpassung an das neue Jordan-Chassis. Daß dabei nicht die Zuverlässigkeit auf der Strecke bleiben durfte, war selbstverständlich.

Die Piloten

11 Ralf Schumacher



Auch Ralf – der sechs Jahre jüngere Bruder von Michael – stammt aus Kerpen. Er wird am 30. Juni 22 Jahre alt, lebt in Monte Carlo und ist Junggeselle. 1996 wurde er japanischer Meister in der Formel 3000 und Zweiter des japanischen GT-Championats. 1995 war er Zweiter, 1994 Dritter in der deutschen Formel 3-Meisterschaft. Auf den jüngeren Schumacher kommt einiges zu. So dürfte es nicht einfach sein, als Formel 1-Neuling die verantwortungsvolle Rolle eines Nummer 1-Piloten zu übernehmen. Den Beweis wird er zu liefern haben.

12 Giancarlo Fisichella

Der Italiener wurde am 14. Januar 1973 in Rom geboren. Junggeselle, lebt in Monte Carlo. Formel 1-Debüt: Minardi (1996). 9 GP, bestes Ergebnis: 8. 1995: ITC-Meisterschaft für Alfa Romeo, Testfahrer bei Minardi. 1994: erster in der italienischen F3-Meisterschaft. Jordan wollte den zweiten Platz zuerst dem Franzosen Jean-Christophe Boullion anbieten, entschied sich dann aber doch überraschend für den kleinen Italiener. Er ist schnell, couragiert – mit einem Wort: ein ernstzunehmender Gegner.

In Kürze

Gründung des Rennstalls: 1980
F1-Debüt: USA 1991
Erste Punkte: 1991 (13)
GP-Einsätze: 97
Bestes Ergebnis: 2., Barrichello, GP Kanada 1995
Pole Position: eine
Konstrukteurs-Championat: 5. 1991, 1996
Angestellte: 110
Anschrift: Jordan Grand Prix Ltd., Buckingham Road, Silverstone, Northamptonshire NN 12 8TJ, England

Die Stärken

- Sehr guter Motor
- Ehrgeiziges Team

Die Schwächen

- Unerfahrene Piloten

STEWART



Der dreifache Formel 1-Weltmeister Jackie Stewart tritt wieder an: mit einem Team, das seinen Namen trägt, und seinem Sohn als Team-Manager.

Ein erfolgreicher Rennfahrer und noch erfolgreicherer Geschäftsmann wagt ein Abenteuer und kehrt in die Formel 1 zurück. Der Stewart SF-1 wurde von dem Ex-Arrows-Techniker Alan Jenkins gebaut, der bei Star-Designer John Barnard gelernt hat. Das Auto gilt im allgemeinen als konventionell, aber extrem ausgefeilt durch ausgedehnte Windkanal-Versuche. Es wurde in neun Monaten entwickelt.

Der Motor

Der Ford V10 Zetec-R ist einer der jüngsten Motoren in der F1. Er war im Vorjahr bei Sauber im Einsatz, erzielte aber kaum nennenswerte Resultate.

Die Stärken

- Motor und technische Unterstützung von Ford
- Jackie Stewarts Erfahrung

Die Schwächen

- Junges Team

LOLA



Mit einem neuen und finanzkräftigen Sponsor und einem Ford V8-Kundenmotor kehrt Lola in die Formel 1 zurück. Perspektiven: mau.

Seit der Gründung im Jahr 1958 hat das britische Team eine ansehnliche Erfolgsliste aufzuweisen; Siege in der Indy-Car-Serie und in der Formel 3000, aber in der Formel 1 blieb der große Auftritt bisher versagt. Die Pole Position 1962 unter John Surtees (GP Holland) war das beste Resultat. Der 68jährige Eric Broadley nimmt jetzt einen Anlauf – vermutlich den letzten. Vielleicht hilft das Geld von MasterCard.

Der Motor

Der V8Cosworth ED4 gehört nicht zu den stärksten, aber zu den zuverlässigsten Aggregaten. Es ist mit einem quer eingebauten Sechsgang-Getriebe verbunden.

Die Stärken

- Rennerfahrung

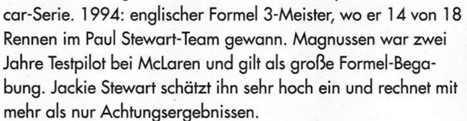
Die Schwächen

- Kleines Budget
- Autoentwicklung zurückgeblieben

Die Piloten

22 Rubens Barrichello
Der Brasilianer wurde am 23. Mai 1972 in Sao Paulo geboren. Er ist Junggeselle und lebt in Cambridge. Formel 1-Debüt: Jordan (1993). 64 GP, 46 Punkte. Bestes Ergebnis: 2. (1995). Eine Pole Position. 1992: F3000, 1991: Englischer Meister in der Formel 3. Nach vielversprechenden Anfängen mit dem Jordan-Hart kam der talentierte Brasilianer nicht über Mittelmaß hinaus. Probleme mit dem Jordan haben ihn in den letzten beiden Jahren auch nicht nach vorne gebracht. Jetzt versucht er es mit einem Wechsel zu einem neuen Team.

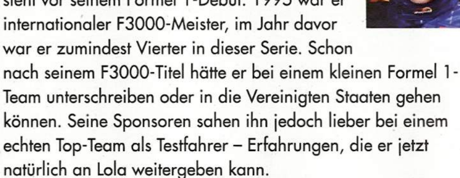
23 Jan Magnussen
Der Däne ist am 4. Juli 1973 in Roskilde geboren. Er lebt mit seiner Freundin Britt in Silverstone und hat einen Sohn. Formel 1-Debüt: McLaren (1995). Beste Plazierung: 10. 1996 fuhr er Mercedes-Tourenwagen und für Penske in der Indycar-Serie. 1994: englischer Formel 3-Meister, wo er 14 von 18 Rennen im Paul Stewart-Team gewann. Magnussen war zwei Jahre Testpilot bei McLaren und gilt als große Formel-Begabung. Jackie Stewart schätzt ihn sehr hoch ein und rechnet mit mehr als nur Achtungsergebnissen.



Die Piloten

24 Ricardo Rosset
Der Brasilianer ist am 27. Juli 1968 in Sao Paulo geboren. Er ist unverheiratet und lebt in Sao Paulo und Cambridge. Formel 1-Debüt mit Footwork (1996). 16 GP. Bestes Ergebnis: 8., GP Ungarn 1996. 1995: Zweiter in der internationalen F3000-Meisterschaft. Der Brasilianer, ein durchtrainierter Triathlet, konnte seine große fahrerische Potenz, wie er sie 1995 beim Kampf um den F3000-Titel mit seinem jetzigen Teamkollegen Vincenzo Sospiri an den Tag gelegt hatte, nicht in die F1 hinüberretten.

25 Vincenzo Sospiri
Der Italiener ist am 7. Oktober 1966 in Forli geboren. Der Junggeselle lebt momentan in Monte Carlo, war bisher Testpilot bei Benetton und steht vor seinem Formel 1-Debüt. 1995 war er internationaler F3000-Meister, im Jahr davor war er zumindest Vierter in dieser Serie. Schon nach seinem F3000-Titel hätte er bei einem kleinen Formel 1-Team unterschreiben oder in die Vereinigten Staaten gehen können. Seine Sponsoren sahen ihn jedoch lieber bei einem echten Top-Team als Testfahrer – Erfahrungen, die er jetzt natürlich an Lola weitergeben kann.





BENETTON



Ein völlig überarbeitetes Auto, der neue 97er-Motor von Renault und ein umfangreiches Testprogramm während des Winters – Benetton will in diesem Jahr wieder ganz vorne mit dabeisein, da die Saison 1996 eigentlich nur als Flop gewertet werden kann. Großes Handicap: Einige Top-Techniker haben dem englisch-italienischen Team den Rücken gekehrt, unter anderem Ross Brawn, der zum Rivalen Ferrari wechselte.

Der Motor

Ein ganz großer Wurf war der Renault-Motor RS8 von 1996 nicht. An seine Stelle tritt der RS9, der neue V10, über den auch Williams verfügt. Der Zylinderwinkel beträgt jetzt 71 statt 69 Grad. Das Aggregat ist um elf Kilogramm leichter, sein Schwerpunkt liegt 15 Millimeter tiefer. Die Leistung soll 730 PS erreichen. Wenn er seine Standfestigkeit behalten hat, bleibt er ein Siegermotor.

Die Stärken

- Neuer Renault-Motor
- Überarbeitetes Auto

Die Schwächen

- Technikabteilung nicht komplett, viele Abwanderungen

Die Piloten

7 Jean Alesi

Der französiche Pilot wurde am 11. Juni 1964 in Avignon geboren und lebt in Nyon, Schweiz, mit Kumiko, der Tochter des Ex-Honda-Motorenchefs Osamo Goto. Formel 1-Debüt auf Tyrrell (1989), 189 Punkte, ein Sieg (1995, GP Kanada), eine schnellste Runde. 1989 war er Formel 3000-Meister. 1997 dürfte das entscheidende Jahr für Alesi werden. Briatore hätte ihn am liebsten entlassen, ihm dann aber nur etwa eine Million Mark seiner Bezüge gekürzt. Schnell ist Alesi: 13 oder 16 Trainingsduelle gegen Berger entschied er für sich.

8 Gerhard Berger

Der dienstälteste Formel 1-Pilot wurde am 27. August 1959 in Wörgl, Österreich, geboren. Der Sohn eines Speditionsunternehmers ist mit der Portugiesin Ana verheiratet, hat zwei Töchter und lebt meist in Monte Carlo, Formel 1-Debüt: ATS (1984), 196 GP, 358 Punkte, neun Siege, elf Pole Positions und 18 schnellste Runden. Der erfahrene und sympathische Pilot steht vor seiner 14. Formel 1-Saison. Von Rücktritt ist noch längst keine Rede. Wenn ihn das Auto nicht im Stich läßt, gehört er mit zu dem engeren Favoritenkreis.

ARROWS



Fahrer, Auto, Motor – alles ist neu in diesem Team, in dem der alte englische Rennfuchs Tom Walkinshaw das Sagen hat. Ziel für den Star der Truppe, den amtierenden Weltmeister Damon Hill: das eine oder andere Rennen zu gewinnen.
Tom Walkinshaw hat es anscheinend endlich geschafft. Nachdem er 1995 vergeblich nach dem französischen Ligier-Team die Finger ausgestreckt hatte, ist er an der Front: Er ist mit 51% Mehrheitseigner des britischen Arrows-Teams.

Der Motor

Der Yamaha V10 ist eine Weiterentwicklung des Motors 0X11A vom vergangenen Jahr. Mit nur 105 Kilogramm ist er der leichteste Motor des ganzen Feldes. Ab Imola folgt auf die C-Version die D-Version, die im oberen Baubereich komplett erneuert sein wird. Auf die Leistung darf man durchaus gespannt sein.

Die Stärken

- Straff organisiertes Team
- Erfahrung von Hill

Die Schwächen

- Sehr junges Team
- Instabilität des Motors

Die Piloten

1 Damon Hill

Der Sohn des zweifachen Formel 1-Weltmeisters von 1962/68 wurde am 17. September 1960 in London geboren. Verheiratet mit Georgie, zwei Söhne, eine Tochter, lebt in Irland. F1-Debüt 1992 auf Brabham, 67 GP, 326 Punkte, 20 Pole Positions, 21 Siege, 19 schnellste Runden, Weltmeister 1996. Hill kam spät in die F1 und schaffte den Titel auch erst mit 36 Jahren. In kritischen Situationen verlassen ihn gelegentlich die Nerven. Gilt als Kämpfer und Sportsmann von untadeligem Ruf.

2 Pedro Paulo Diniz

Der Brasilianer wurde am 22. Mai 1970 in Sao Paulo geboren, Junggeselle. Lebt in Monaco und Sao Paulo. Formel 1-Debüt 1994 auf Pacific. 33 GP, 2 Punkte. Bestes Ergebnis: 1996 ein 6. Platz. 1995 beim Forti-Team. 1993/94 F 3000, 1991/92 englische F3-Meisterschaft. Nach Meinung von Tom Walkinshaw hat Diniz im letzten Jahr von allen Fahrern das größte Leistungsplus erzielt. Auf schnellen Kursen lieferte er sich mit seinem Teamkollegen Oliver Panis häufig spektkuläre Kopf-an-Kopf-Rennen.

SAUBER



Sauber ist nach Minardi (1991) und Dallara (1992) das dritte Formel 1-Team, das Ferrari-Motoren erhält. Die Zehnzylinder tragen den Namen des Geldgebers: Sauber-Petronas.

Für Sauber beginnt 1997 eine neue Ära in der Formel 1. Statt dem schwächlichen V8-Kundenmotor von Ford – der 1996 benutzte V10 Zetec R steht exklusiv dem Stewart-Team zur Verfügung – treibt Ferrari-Motorentechnik aus Maranello unter dem Siegel von Sauber-Petronas das von dem Deutschen Leo Reß konstruierte Auto an. Das heißt: 740 PS statt 670. Der neue Sauber C16, der äußerlich dem C15 des Vorjahrs ziemlich nahekommt, ist das Produkt aus vier Jahren Formel 1-Know-how.

Der Motor

Sauber erhält von Ferrari rund 30 Motoren auf dem Entwicklungsstand Ende 1996. Sauber und Petronas finanzieren den 20 Millionen Dollar-Deal. Ab 1998 wird das Triebwerk in Eigenregie weiterentwickelt.

Die Stärken

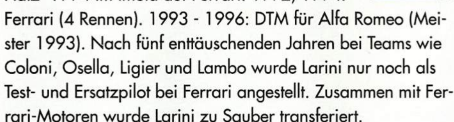
- Leistungsstarker und zuverlässiger Ferrari-Motor
- Gesundes Budget

Die Piloten

16 Johnny Herbert

Der Engländer wurde am 2. Juni 1964 in Romfort geboren. Verheiratet, zwei Töchter. Lebt in Stratford-upon-Avon. Formel 1-Debüt: GP Brasilien 1989, Benetton. 96 GP, 67 Punkte. Zwei Siege. 1996 Sauber: Herbert galt Ende der 80er Jahre als Englands große Formel 1-Hoffnung. Bei einem Formel 3000-Unfall 1988 in Brand Hatch zog er sich komplizierte Beinbrüche zu. Ein Jahr später feierte er als Vierter beim Grand Prix von Brasilien ein glanzvolles Formel 1-Debüt. Im letzten Jahr fuhr er im Sauber-Ford in Monaco auf Rang drei.

17 Nicola Larini



Der Italiener wurde am 19. März 1964 in Camaiore geboren. Verheiratet, ein Sohn, eine Tochter. Formel 1-Debüt: GP Spanien 1987 auf Coloni. 44 GP. Sechs Punkte. Beste Plazierung: 2. Platz 1994 im Imola auf Ferrari. 1992, 1994: Ferrari (4 Rennen). 1993 - 1996: DTM für Alfa Romeo (Meister 1993). Nach fünf enttäuschenden Jahren bei Teams wie Coloni, Osella, Ligier und Lambo wurde Larini nur noch als Test- und Ersatzpilot bei Ferrari angestellt. Zusammen mit Ferrari-Motoren wurde Larini zu Sauber transferiert.

MINARDI



Pleiten und Pannen – nirgendwo stimmt das so wie beim Hinterbänkler Minardi. Kein Punkt im letzten Jahr. Wird es in diesem Jahr anders?

Benetton-Chef Briatore, seit 1994 Mehrheitsbesitzer von Ligier, hat sich auch bei dem konkursbedrohten Minardi als Retter eingekauft: Zusammen mit Nannini gibt es nun für Minardi die Chance, zwölf erfolglosen Jahren in der Formel 1 ein 13. anzufügen. Als einziges Team operiert Minardi noch mit dem Hart V8. Bedeutsamer dürfte aber die Belieferung durch den Reifenhersteller Bridgestone sein.

Der Motor

Der Achtzylinder 830 AV7 des Engländers Brian Hart ist einer der schwächsten Motoren. Er wurde mit einem längs eingebauten Xtrac-Getriebe kombiniert. Für Ende 1997 hat Hart einen V10 angekündigt.

Die Stärken

- Wieder bessere Finanzlage
- Geordnetes Teammanagement

Die Schwächen

- Zu wenig Personal
- Leistungsschwacher Motor

Die Piloten

20 Ukyo Katayama

Der Japaner wurde am 29. Mai 1963 in Tokio geboren. Mit seiner Frau Rumiko hat er zwei Kinder und lebt in Monte Carlo. Formel 1-Debüt: Larrousse (1992). 78 GP, fünf Punkte. Bestes Ergebnis: fünfter Platz. 1993/96 Tyrrell, 1992 Larrousse. 1991 japanischer F3000-Meister. Nach vielversprechenden Anfängen hat Ukyo Katayama in den letzten beiden Tyrrell-Jahren die internen Stall-Duelle gegen Mika Salo fast regelmäßig verloren. Der Jockey der Formel 1 (60 kg, 1,65 m) braucht zur eigenen Entfaltung eine konfliktfreie Umgebung.

21 Jarno Trulli



Der Italiener – deutscher Formel 3-Meister des Jahres 1996 – wurde am 13. Juli 1974 in Pescara geboren. Er ist unverheiratet und lebt in Francavilla. 1995: deutsches Formel 3-Championat mit Benetton. 1983/95 Karting, Weltmeister (1991) in der Klasse 100 SA. Formel 1-Erfahrung sammelte er als Testfahrer bei Benetton, eine Bestellung, die von großen Vertrauen und großer Hoffnung in den 22jährigen Kart-Spezialisten spricht. Immerhin hat er es im Kart-Sport auf fast zwölf Jahre Erfahrung gebracht.

LIGIER



Was ist mit Alain Prost? Steigt das französische Formel 1-Heiligtum bei dem französischen Traditionsrennstall Ligier ein oder nicht? Das war die große Frage, die die rennbegeisterte Nation jenseits des Rheins vor dem Start in die Saison 1997 am heftigsten bewegte. Erst kurz vor dem Start in die aktuelle Saison gab Prost seine Entscheidung bekannt.

Der Motor

Motorenlieferant Mugen ist eine Gesellschaft, die von Hitoroshi Honda – einem Sohn des Konzerngründers Soishiro Honda – auf die Beine gestellt wurde. Über den Racefreak Honda Junior fließen Geld und Know-how direkt von der großen Mutter. Der immer noch nicht zur Motoren-Elite gehörende V10 97 soll bis zur Saisonmitte – man rechnet mit dem Großen Preis von Frankreich – völlig überarbeitet werden.

Die Stärken

- Unterstützung von Honda
- Bridgestone-Reifen

Die Schwächen

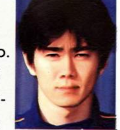
- Zu wenig Mitarbeiter

Die Piloten

14 Olivier Panis

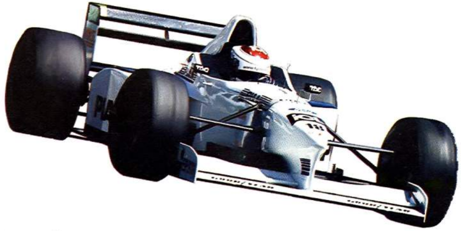
Der Franzose wurde am 2. September 1966 in Lyon geboren. Mit seiner Frau Anne hat er einen Sohn und lebt in Grenoble. Formel 1-Debüt: Ligier (1994). 49 GP, 38 Punkte. Bestes Ergebnis: 1., GP Monaco 1996. 1993: F3000-Meister. 1989: französischer Meister in der Formel Renault. Den größten Coup seiner Karriere landete er im letzten Jahr in Monaco, wo er mit dem Sieg Jean Alesi die Schau stahl. Inzwischen gereift, hat er sich während der winterlichen Testarbeit zu einem wertvollen Teammitglied entwickelt.

15 Shinji Nakano



Der Japaner ist am 1. April 1971 in Osaka geboren. Er ist Junggeselle und lebt in Monte Carlo. Formel 1-Debüt in diesem Jahr. 1996 und 1995 japanischer F3000-Meister. 1994 war er japanischer Meister in der Formel 3. Fing im Alter von 13 Jahren mit dem Kart-Sport an. Nakano wurde vom Motorenpartner Mugen-Honda, der die Aggregate dieses Jahr kostenfrei zur Verfügung stellt, bei Ligier untergebracht. Nakano fuhr 1990 und 1991 in Europa in der Formel Opel-Lotus, gewann zweimal und kam zweimal auf das Podium.

TYRELL



Ken Tyrrell ist das Urgestein der Formel 1. Aber seit 14 Jahren ohne Sieg läuft er seinen besten Tagen immer noch hinterher.

Bald 30 Jahre ist Ken Tyrell dabei, mit 72 längst im Rentenalter, und dennoch ist ihm jede neue Saison einen weiteren Versuch wert. Der Tyrell 025 ist eine Weiterentwicklung des Vorjahresautos, das mit allerhand Vorschußlorbeeren an den Start gegangen war. Chefdesigner Harvey Postlethwaite hat nach mehr Stabilität beim Bremsen und mehr Potential in den Kurven bei mittleren Geschwindigkeiten gesucht.

Der Motor

Der Ford V8 Cosworth, der den zu Arrows abgewanderten Yamaha V10 ersetzt, gehört zu den schwächeren, aber zuverlässigen Aggregaten des Feldes.

Die Stärken

- Erfahrenes Team
- Fahrer Mika Salo

Die Schwächen

- Kleines Budget
- Kein Exclusiv-Motor

Die Piloten

18 Jos Verstappen

Der Holländer ist am 4. März 1972 in Montfort geboren. Dort wohnt der Junggeselle immer noch. Formel 1-Debüt: Benetton (1994). 31 GP. Elf Punkte. Bestes Ergebnis: 3.. 1996: Arrows. 1995: Simtek. 1994: Benetton. 1993: deutscher F3-Meister. Verstappen debütierte 1994 bei Benetton. Großes Aufsehen erregten sein Feuerunfall 1994 in Hockenheim sowie ein schwerer Crash im letzten Jahr in Spa. In den kleinen Teams ist es für den talentierten Fahrer zweifellos schwer, seine Einsatzfreude zu bewahren.

19 Mika Salo

Der Finne ist am 30. November 1966 in Helsinki geboren. Jetzt lebt er in London. Formel 1-Debüt: Lotus (1994), 35 GP, zehn Punkte. Bestes Ergebnis: 5. Platz. 1991/94: F3000 in Japan. 1990: Zweiter in der englischen F3-Meisterschaft. Trotz der Unzuverlässigkeit des Yamaha-Motors erzielte Salo im letzten Jahr zwei fünfte Plätze und einen sechsten Platz. Er ist mit Jacques Villeneuve gut befreundet, liebt wie er Wintersport und Geselligkeit. Er beendet nahezu immer seine Rennen und verdient mehr als nur Ehrenplätze.



Rennmotoren

Der Pferdesport

Die PS-Zahl, von der die Rennmotoren-Techniker in der Formel 1 träumen, liegt bei 750. Doch längst nicht alle Motoren-Machos können sich im Glanz dieser Leistung sonnen. Auch Zuverlässigkeit ist gefragt: Da gilt der Renault V 10 als das Maß der Dinge.

FERRARI V10 - 046/2

Evolutionsstufe zwei des Zehnzylinders von 1996, die in der Leistung zu der Spitze zählt und nahe an Peugeot und Mercedes heranreicht. Evolution drei soll in Imola kommen, der 047 in Monza.

FORD V10 ZETEC-R

1996 erschienen, ist der Ford neben dem Ferrari der jüngste F1-Motor. Mit einem passablen Zugewinn von etwa 20 PS und 600 Touren dürfte er sich der 700 PS-Marke genähert haben.

FORD V8 ED

Abgeleitet vom HB von 1989 und 1994 überarbeitet, ist dieser Motor der älteste Cosworth in der F1. Er ist bei Tyrrell und Lola im Einsatz, die auf den EDS erst im Laufe der Saison hoffen können.

MUGEN HONDA V10 MF 301 H B

Der Versuch der Leistungsoptimierung hat in der letzten Saison Enttäuschungen bereitet. Deshalb wurde jetzt an der Zuverlässigkeit gearbeitet. Eine neue E-Stufe wird für Hockenheim erwartet.

PETRONAS V10 (EX-FERRARI 046)

Den 96er-Ferrari-Motor verdankt das Schweizer Sauber-Team FOCA-Chef Bernie Ecclestone, der sich bei den etablierten Herstellern für die Belieferung von Zweit-Teams eingesetzt hat.

PEUGEOT V10 A 14

Noch kompakter, um sechs Kilogramm leichter und den Schwerpunkt um fünf Millimeter tiefer, hat dieses Aggregat noch drei Prozent Leistung und Drehmoment zugelegt. Der A14 treibt Ralf Schumachers Jordan an.

HART V8 830

Der größte Fortschritt ist ein von Brian Hart im vorigen Winter entwickeltes automatisches Ventilsystem, das aber nur zu bescheidenen Verbesserungen geführt hat. Derzeit arbeitet Hart an einem V10.

MERCEDES V10 FO 110E

Die neue Entwicklungsstufe des Mercedes, schon bisher einer der stärksten im Feld, ist jetzt auf einen günstigeren Verlauf der Drehmomentkurve ausgerichtet. Außerdem wurde der Schwerpunkt gesenkt.

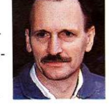
RENAULT V10 RS9

Der RS9 ist völlig neu. Dafür wurde der Zylinderwinkel von 67 auf 71 Grad geöffnet sowie der Schwerpunkt um 15 Millimeter und das Gewicht um elf Kilogramm gesenkt. Drehzahlplus von 500/min.

YAMAHA V10 0X11C

Der neue D-Typ wird erst in Imola zur Verfügung stehen. Es bedurfte aller Anstrengungen von Teamchef Walkinshaw, den japanischen Hersteller des leichtesten F1-Motors bei der Stange zu halten.

Das Experten-Urteil



Jean-Jacques His
Technischer Direktor von Peugeot Sport

„Bei der Konstruktion unseres neuen A14 hatten wir mehrere Ziele im Auge: Wir wollten einen kleineren und leichteren Motor mit einem noch tieferen Schwerpunkt bauen. Doch neben diesen rein technischen Daten ging es natürlich auch um die Entwicklung der Leistung. Ohne unsere Zuverlässigkeit anzutasten, haben wir die Drehzahl um 1,5 Prozent erhöhen können und 3 Prozent mehr Leistung erzielt. Auch wir haben den Drehmomentverlauf verbessert. Er ist jetzt flacher und regelmäßiger. Zur Saisonmitte sehen wir eine weitere Evolutionsstufe vor."



Paolo Martinelli
Motorenchef bei Ferrari

„Wir wollten vor allen Dingen einen stärkeren Motor bauen, das war die Grundlage unserer Arbeit. Wir wollten aber auch den 046/2 geschmeidiger machen, also leichter fahrbar bei mittleren und hohen Drehzahlen. Fast jeder Motorenmann holt heutzutage ähnliche Leistungen aus seinem Block. Der Unterschied – der letzte Schliff – liegt dann im Ansprechverhalten und in den letzten fünf PS, die die Piloten ja so brauchen. Deshalb ist für uns die Arbeit gerade mit Michael Schumacher ungeheuer wichtig, weil er die Reaktionen des Autos präzise analysieren kann und extrem gleichmäßig fährt. Für die Saison haben wir zwei Evo-Stufen vorgesehen."

Alle Formel 1-Motoren der Saison 1997: die technischen Daten

Hersteller	Typ	Bauart/ Winkel	Hubraum	Zahl der Ventile	Pneum. Ventilsteuerung	Leistung PS/min	Gewicht in kg	Maße (L/B/H in mm)	Team
Ferrari	046/2	V10/75°	2998 cm³	40	ja	730/k.A.	130	590/k.A./k.A.	Ferrari
Ford	Zetec-R	V10/72°	2998 cm³	40	ja	690/16 500	120	605/520/460	Stewart
Ford	ED	V8/75°	2994 cm³	32	ja	630/15 300	130	595/591/521	Tyrrell/Lola
Hart	830	V8/72°	2996 cm³	32	ja	640/15 300	107	517/570/560	Minardi
Mercedes	FO 110E	V10/75°	3000 cm³	40	ja	750/16 500	124	590/546,4/483	McLaren
Mugen Honda	MF 301 HB	V10/72°	3000 cm³	40	ja	680/16 000	k.A.	625/525/470	Ligier
Petronas	046	V10/75°	2998 cm³	40	ja	650/k.A.	130	590/k.A./k.A.	Sauber
Peugeot	A 14	V10/72°	2998 cm³	40	ja	750/16 500	127	620/512/393	Jordan
Renault	RS9	V10/71°	3000 cm³	40	ja	730/17 000	121	623/542/395	Benetton/Williams
Yamaha	OX11B	V10/72°	2996 cm³	40	ja	680/16 300	105	575/499/373	Arrows



Die Rennstrecken

Schau'n mer mal

Alle wichtigen Informationen über die 17 Grands Prix-Kurse der Saison 1997:

1. MELBOURNE – AUSTRALIEN (9. MÄRZ)

Stadtkurs: Mit Tempo 200 durch den Albert Park
Streckenlänge 5,302 km
Runden: 58
Distanz: 307,516 km

2. INTERLAGOS – BRASILIEN (30. MÄRZ)

Für Racer: Kurs mit guten Überholmöglichkeiten
Streckenlänge: 4.292 km
Runden: 72
Distanz: 309,024 km

3. BUENOS AIRES – ARGENTINIEN (13. ARPIL)

Die Bodenwellen sorgen für Strapazen ohne Ende
Steckenlänge: 4,259 km
Runden: 72
Distanz: 306,487 km

4. IMOLA – GROSSER PREIS VON SAN MARINO — 27. APRIL



Mit Sicherheits-Schikanen jetzt viel langsamer
Streckenlänge: 4,895 km
Runden: 63
Distanz: 308,385 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1981: N. Piquet (Brabham V8 Cosworth), 162,873 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 204,596 km/h
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 197,625 km/h
1994: M. Schumacher (Benetton Ford V8 Zetec), 198,233 km/h
1995: D. Hill (Williams V10 Renault), 181,921 km/h**
1996: D. Hill (Williams V10 Renault), 193,761 km/h***
*5,040 km **4,895 km ***4,892 km

Die Rekorde

Qualifikation: M. Schumacher (Ferrari V10), 1.26,890 = 201,915 km/h (1996)
Schnellste Runde: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.28,931 = 198,032 km/h (1996)
Rennen: D. Hill (Williams V10 Renault), 63 Runden in 1:35.26,156 = 193,761 km/h (1996)

5. MONTE CARLO – GROSSER PREIS VON MONACO — 11. MAI



Der PS-Klassiker im Käfig fürstlicher Leitplanken
Streckenlänge: 3,328 km
Runden: 78
Distanz: 259,584 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1950: J.-M. Fangio (Alfa Romeo 158 8L), 98,7 km/h

Die Sieger seit 1993
1993: A. Senna (McLaren V8 Ford), 138,837 km/h
1994: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 141,690 km/h
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 137,603 km/h
1996: O. Panis (Ligier Mugen-Honda), 124,014 km/h

Die Rekorde

Qualifikation: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 1.18,560 = 152,505 km/h (1994)
Schnellste Runde: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 1.21,076 = 147,772 km/h (1994)
Rennen: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 78 Runden in 1:49.55,372 = 141,690 km/h (1994)

6. BARCELONA – GROSSER PREIS VON SPANIEN — 25. MAI



Das Muster-Beispiel einer Retorten-Rennstrecke
Streckenlänge: 4,727 km
Runden: 65
Distanz: 307,114 km

Die Gewinner

Erster Sieger
J.-M. Fangio (Alfa Romeo 158 8L), 158,841 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 159,353 km/h**
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 200,227 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 192,366 km/h
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 195,320 km/h***
1996: M. Schumacher (Ferrari V10), 153,785 km/h (Regenrennen)
*Pedralbes 6,308 km ** Barcelona 4,747 km ***4,727 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.20,650 = 211,001 km/h (1996)
Schnellste Runde: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.24,531 = 201,313 km/h (1995)
Rennen: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 65 Runden in 1:34.20,507 = 195,320 km/h (1995)

7. MONTREAL – GROSSER PREIS VON KANADA — 15. JUNI



Der Inselkurs frißt Bremsen wie sonst nirgendwo
Streckenlänge: 4,421 km
Runden: 69
Distanz: 305,049 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1967: J. Brabham (Brabham V8 Repco), 133,013 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: G. Berger (McLaren V12 Honda), 188,805 km/h
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 189667 km/h**
1994: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 176,243 km/h***
1995: J. Alesi (Ferrari V12), 172,172 km/h
1996: D. Hill (Williams V10 Renault), 190,541 km/h****
*Mosport 3,956 km **4,430 km ***+Schikane 4,450 km ****4,421 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.21,059 = 196,345 km/h (1996)
Schnellste Runde: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 1.21,916 = 194,291 km/h (1996)
Rennen: D. Hill (Williams V10 Renault), 69 Runden in 1:36.03,465 = 190,541 km/h (1996)



8. MAGNY-COURS – GROSSER PREIS VON FRANKREICH 29. JUNI



Alles topfeben: Rennstrecke auf dem platten Land
Streckenlänge: 4,250 km
Runden: 72
Distanz: 305,814 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1950: J.-M. Fangio (Alfa Romeo 158 8L), 168,722 km/h*
Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 179,283 km/h
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 186,231 km/h
1994: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 186,216 km/h
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 186,332 km/h
1996: D. Hill (Williams V10 Renault), 190,183 km/h
*Reims, 7,820 km **4,250 km

Die Rekorde

Qualifikation: N. Mansell (Williams V10 Renault), 1.13,864 = 207,137 km/h (1992)
Schnellste Runde: N. Mansell (Williams V10 Renault), 1.17,070 = 198,521 km/h (1992)
Rennen: D. Hill (Williams V10 Renault), 72 Runden in 1:36.28,795 = 190,183 km/h (1996)

9. SILVERSTONE – GROSSER PREIS VON GROSSBRITANNIEN 13. JULI



Der Wallfahrtsort für alle englischen Racing-Fans
Streckenlänge: 5,143 km
Runden: 60
Distanz: 308,580 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1950: G. Farina (Alfa Romeo 158 8L), 146,358 km/h*
Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 215,828 km/h**
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 216,030 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 202,143 km/h***
1995: J. Herbert (Benetton V10 Renault), 195,682 km/h
1996: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 199,576 km/h****
*Brand-Hatch, 4,7 km **5,226 km ***5,057 km ****5,077 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.26,875 = 210,177 km/h (1996)
Schnellste Runde: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 1.29,288 = 204,497 km/h (1996)
Rennen: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 61 Runden in 1:33.00,374 = 199,576 km/h (1996)

10. HOCKENHEIM – GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND 27. JULI



Stadion und Wald: Kurs mit zwei Gesichtern
Streckenlänge: 6,823 km
Runden: 45
Distanz: 307,022 km

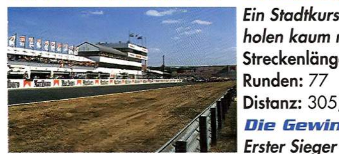
Die Gewinner

Erster Sieger
1951: A. Ascari (Ferrari V12), 134,798 km/h*
Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 234,798 km/h**
1993: A. Prost (Williams V10 Renault), 233,861 km/h
1994: G. Berger (Ferrari V12), 222,970 km/h***
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 222,120 km/h
1996: D. Hill (Williams V10 Renault), 225,410 km/h
*Nürburgring (Nordschleife) **6,815 km ***6,823 km

Die Rekorde

Qualifikation: G. Berger (Ferrari V12), 1.43,582 = 237,133 km/h (1994)
Schnellste Runde: D. Coulthard (Williams V10 Renault), 1.46,211 = 231,264 km/h (1994)
Rennen: D. Hill (Williams V10 Renault), 45 Runden in 1:21.43,417 = 225,410 km/h (1996)

11. HUNGARORING – GROSSER PREIS VON UNGARN 10. AUGUST



Ein Stadtkurs im Freien: Überholen kaum möglich
Streckenlänge: 3,968 km
Runden: 77
Distanz: 305,536 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1986: N. Piquet (Williams V6 Honda Turbo), 151,804 km/h*
Die Sieger seit 1992
1992: A. Senna (McLaren V12 Honda), 172,424 km/h**
1993: D. Hill (Williams V10 Renault), 170,292 km/h
1994: M. Schumacher (Benetton V8 Ford Zetec), 169,717 km/h
1995: D. Hill (Williams V10 Renault), 172,248 km/h
1996: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 172,372 km/h
*4,014 km **3,968 km

Die Rekorde

Qualifikation: A. Prost (Williams V10 Renault), 1.14,631 = 191,406 km/h (1993)
Schnellste Runde: N. Mansell (Williams V10 Renault), 1.18,308 = 182,418 km/h (1992)
Rennen: A. Senna (McLaren V12 Honda), 77 Runden in 1:46.19,216 = 172,424 km/h (1992)

12. SPA-FRANCORCHAMPS – GROSSER PREIS VON BELGIEN 24. AUGUST



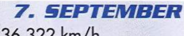
Mutprobe der F1: Fahrerkurs in den Ardennen
Streckenlänge: 6,968 km
Runden: 44
Distanz: 306,592 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1950: J.-M. Fangio (Alfa Romeo 158 8L), 177,079 km/h*
Die Sieger seit 1992
1992: M. Schumacher (Benetton V8 Ford), 191,429 km/h**
1993: D. Hill (Williams V10 Renault), 217,795 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 208,170 km/h***
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 190,204 km/h
1996: M. Schumacher (Ferrari V10), 208,453 km/h****
*14,080 km **6,974 km ***7,001 km ****6,969 km

Die Rekorde

Qualifikation: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 1.50,574 = 226,859 km/h (1996)
Schnellste Runde: G. Berger (Benetton V10 Renault), 1.53,067 = 221,857 km/h (1996)
Rennen: M. Schumacher (Ferrari V10), 44 Runden in 1:28.15,125 = 208,442 km/h (1996)



13. MONZA – GROSSER PREIS VON ITALIEN — 7. SEPTEMBER



Schnellster Kurs der Saison: Ferraris Hausstrecke
Streckenlänge: 5,770 km
Runden: 53
Distanz: 305,772 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1950: G. Farina (Alfa Romeo 158 8L), 176,542 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: A. Senna (McLaren V12 Honda), 235,689 km/h**
1993: D. Hill (Williams V10 Renault), 239,144 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 236,322 km/h
1995: J. Herbert (Benetton V10 Renault), 233,814 km/h***
1996: M. Schumacher (Ferrari V10), 236,034 km/h
*6,3 km **5,800 km ***5,770 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.24,202 = 246,686 km/h (1996)
Schnellste Runde: M. Schumacher (Ferrari V10), 1.26,110 = 241,226 km/h (1996)
Rennen: M. Schumacher (Ferrari V10), 53 Runden in 1:17.43,632 = 236,034 km/h (1996)

14. ZELTWEG/A1-RING – GROSSER PREIS VON ÖSTERREICH — 21. SEPTEMBER



Rückkehr nach zehn Jahren: alter Kurs ganz neu
Streckenlänge: 4,328 km
Runden: 71
Distanz: 307,288 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1964: L. Bandini (Ferrari 158), 159,650 km/h*

Die Sieger seit 1983
1983: A. Prost (Renault Turbo), 223,495 km/h**
1984: N. Lauda (McLaren TAG-Porsche), 223,883 km/h
1985: A. Prost (McLaren TAG-Porsche), 231,132 km/h
1986: A. Prost (McLaren TAG-Porsche), 227,821 km/h
1987: N. Mansell (Williams Honda Turbo), 235,421 km/h
*3,2 km **5,942 km

Die Rekorde

Qualifikation: N. Piquet (Williams Honda Turbo), 1.23,357 = 256,621 km/h (1987)*
Schnellste Runde: N. Mansell (Williams Honda Turbo), 1.28,318 = 242,207 km/h (1987)*
Rennen: N. Mansell (Williams Honda Turbo), 52 Runden in 1:18.44,898 = 235,421 km/h (1987)* *5,942 km

15. NÜRBURGRING – GROSSER PREIS VON LUXEMBURG — 28. SEPTEMBER



Berg- und Talbahn: Kapriolen meist durchs Wetter
Streckenlänge: 4,556 km
Runden: 67
Distanz: 305,252 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1951: A. Ascari (Ferrari V12), 134,798 km/h*

Die Sieger seit 1984
1984: A. Prost (McLaren V6 TAG-Porsche), 191,751 km/h**
1985: M. Alboreto (Ferrari V6 Turbo), 191,147 km/h
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 183,180 km/h***
1996: J. Villeneuve (Wiliams V10 Renault), 196,006 km/h
*22,772 km **4,542 km ***4,556 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Coulthard (Williams V10 Renault), 1.18,738 = 208,306 km/h (1995)
Schnellste Runde: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 1.21,180 = 202,039 km/h (1995)
Rennen: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 67 Runden in 1.33.26,473 = 196,006 km/h (1996)

16. SUZUKA – GROSSER PREIS VON JAPAN — 12. OKTOBER



Kurs für alle Ansprüche: klassische Fahrerstrecke
Streckenlänge: 5,864 km
Runden: 53
Distanz: 310,582 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1976: M. Andretti (Lotus V8 Cosworth), 183,615 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: R. Patrese (Williams V10 Renault), 200,168 km/h
1993: A. Senna (McLaren V8 Ford), 185,612 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 151,796 km/h
1995: M. Schumacher (Benetton V10 Renault), 192,349 km/h
1996: D. Hill (Williams V10 Renault), 197,520 km/h
*Mont Fuji 4,359 km

Die Rekorde

Qualifikation: A. Senna (McLaren V10 Honda), 1.36,996 = 217,456 km/h (1990)*
Schnellste Runde: N. Mansell (Williams V10 Renault), 1.40,646 = 209,749 km/h (1992)
Rennen: G. Berger (McLaren V10 Honda), 53 Runden in 1:32.10,695 = 202,298 km/h (1991) *5,859 km

17. ESTORIL – GROSSER PREIS VON PORTUGAL — 26. OKTOBER





Finale in Europa: der härteste Kurs zum Schluß
Streckenlänge: 4,350 km
Runden: 71
Distanz: 308,850 km

Die Gewinner

Erster Sieger
1958: S. Moss (Vanwall 4-Zyl.), 169,028 km/h*

Die Sieger seit 1992
1992: N. Mansell (Williams V10 Renault), 195,521 km/h**
1993: M. Schumacher (Benetton V8 Ford), 199,748 km/h
1994: D. Hill (Williams V10 Renault), 183,589 km/h***
1995: D. Coulthard (Williams V10 Renault), 182,319 km/h
1996: J. Villeneuve (Williams V10 Renault), 182,423 km/h
*Oporto 7,5 km **4,350 km ***4,360 km

Die Rekorde

Qualifikation: D. Hill (Williams V10 Renault), 1.20,330 = 195,393 km/h (1996)*
Schnellste Runde: D. Coulthard (Williams V10 Renault), 1.22,446 = 190,397 (1994)*
Rennen: D. Hill (Williams V10 Renault), 71 Runden in 1:41.10,165 = 183,589 km/h (1994)* *4,360 km

NEU: PC Games Cheat 2 professional

- ohne teure Zusatzhardware -

- manipulierbare Spielstände
- unendliche Leben
- unbegrenzte Energie

Die professionelle Schummel-Software für alle PC-Spieler - überlisten Sie jetzt jedes PC-Spiel!

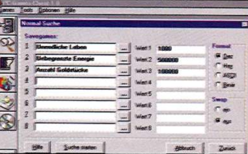
Komfortabel und einfach zu bedienen, können Sie jetzt alle Spiele überlisten! Dabei können Sie entweder bereits vorhandene Cheats aus der großen Datenbank auswählen oder Ihre eigenen Cheats erstellen, z.B. für „unendliche Leben", „bessere Waffen",„mehr Geld" und vieles mehr!

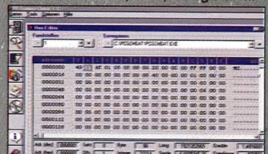
Über 200 Cheats bereits auf CD-ROM, u.a. für „Command & Conquer", „Civilization 2", „F1 Manager", „Rebel Assault 2", „Siedler 2", „SimCity 2000", Warcraft", „Z" ...

Lauffähig auf Windows 3.x, Windows 95; Systemanforderung (empf.): 486 DX66,12 MB RAM,15 MB HD, CD-ROM, Mouse



Über 200 Cheats bereits auf CD-ROM, einfach laden und anwenden!


Finden Sie neue Cheats und holen Sie sich mehr Leben, Geld, Energie uvm.


Überlisten Sie über intelligente Routinen komfortabel jedes Spiel.

Manipulieren Sie eigene Spielstände, verschaffen Sie sich unendliches Leben und unbegrenzte Energie!

Die professionelle Schummel-Software für PC-Spieler

PC Games Cheat 2 PROFESSIONAL

Über 200 Cheats bereits auf CD-ROM, u.a. für Command & Conquer, Civilization 2, F1 Manager, Rebel Assault 2, Siedler 2, Sim City 2000, Warcraft 2 u.v.a.!

Das geheime Tool der PC Games Redaktion

NEU!

- benutzerfreundliches Menüsystem
- mehr als 200 Spieletrainer auf CD-ROM
- eigene Trainer können erstellt werden
- ständige Updates auf der CD-ROM von PC GAMES

Ab sofort für nur DM 29,95 *) im Handel.

*) unverbindliche Preisempfehlung.



Das Regelwerk

Das Maß aller Dinge

Vergleichsweise sparsam sind die Änderungen, die das Maß- und Gewichts-Regelwerk der Formel 1 für die Saison 1997 erfahren hat: Neu sind die Bestimmungen für die Reifen und die Vorschriften für die Verstärkungen der Monocoque-Struktur. Außerdem verlangt der Automobil-Weltverband FIA die Installierung eines Unfalldatenschreibers.

Bahnbrechende Änderungen wurden von der Regel-Kommission der FIA nicht umgesetzt. Und sogar der ursprüngliche, lebhaft diskutierte Plan, den Freitag als Trainingstag ganz abzuschaffen, blieb in der Schublade. *(Alle Änderungen kursiv)*

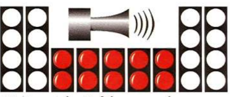
Das technische Reglement

Monocoque: *Jeder Monoposto muß künftig auch im Heckbereich über eine versteifende Struktur verfügen. Sie muß am Getriebe befestigt und so ausgelegt sein, daß sie Kräfte genauso aufnehmen und verteilen kann wie der Fahrzeug-Bug.*
Cockpit: Einstiegsöffnung 520 mm groß. Seitliche, gepolsterte Schutzwülste in 75 mm Stärke.
Motor: Nur Sauger-Viertaktmotoren sind zugelassen; keine Turboaufladung, keine Rotationskolbenmotoren. Maximaler Hubraum drei Liter, maximal zwölf Zylinder. Keine Ovalkolben.
Kraftstoff: Der Treibstoff muß handelsüblichem Benzin entsprechen.
Getriebe: Vier Gänge untere, sieben Gänge obere Grenze. Rückwärtsgang ist Pflicht.
Kraftübertragung: Nur eine angetriebene Achse.
Länge: Keine Vorschrift. Maximaler Überstand vor der Vorderachse (120 cm) und nach der Hinterachse (50 cm).
Breite: Max. 200 cm
Höhe: Max. 95 cm, gemessen vom tiefsten Punkt des Unterbodens.
Gewicht: 600 kg mit Fahrer. Ballast ist erlaubt.
Frontflügel: Maximaler Abstand zur Vorderachse 90 cm, maximale Breite 140 cm.
Heckflügel: Darf am weitesten Punkt nicht mehr als 50 cm von der Hinterachse entfernt sein. Maximale Höhe 80 cm, maximale Breite 100 cm.
Radgröße: Maximal 15 Zoll (38,1 cm).
Unzulässig: Allradantrieb, Traktionskontrolle und ABS.

Das sportliche Reglement

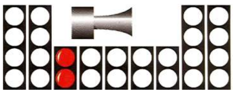
Zeitplan: Freitags freies Training von 11.00 bis 12.00 und von 13.00 bis 14.00 Uhr (maximal 30 Runden total). Samstags freies Training von 9.00 bis 9.45 und von 10.15 bis 11.00 Uhr (maximal 30 Runden total). Qualifikationstraining von 13.00 bis 14.00 Uhr (maximal zwölf Runden).
Qualifikations-Regeln: Jeder Fahrer, dessen schnellste Qualifikationsrunde die Zeit der Pole Position um 107 Prozent oder mehr übersteigt, wird vom Start ausgeschlossen. Eine gegenteilige Entscheidung der Sportkommissare auf Grund außergewöhnlicher Umstände ist möglich.
Ersatzwagen: Ein drittes Auto kann von den Piloten im Notfall während des Qualifikationstrainings benutzt werden.
Tempolimit: In der Boxengasse ist während des Trainings ein Tempolimit von 80 km/h, während des Rennens von 120 km/h vorgeschrieben.
Reifen: *Für ein Rennwochenende dürfen maximal 36 Trocken- und 28 Regenreifen gewählt werden. Für Trockenreifen sind zwei verschiedene Mischungen zugelassen. Vor dem Qualifikationstraining muß sich jeder Pilot für 28 Reifen einer Mischung (14 vorne, 14 hinten) entscheiden, die für die Qualifikation, das Warm-up und das Rennen benützt werden müssen. 16 von ihnen (acht vorne, acht hinten) werden ausgelost und müssen in der Qualifikation benützt werden.*
Unfalldatenschreiber: *Jeder Monoposto muß mit einem Unfalldatenschreiber ausgerüstet sein (Black Box).*

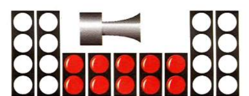
Der Start

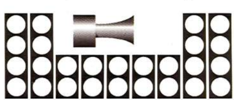

15 min vor der Einführungsrunde rote Lichter, Hauptsignal, Boxengasse zu.

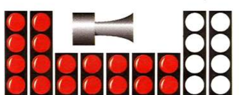

5 min vor dem Start: Rotlichter erlöschen.


Zum Start der Einführungsrunde erscheinen die grünen Signale.


Nach Einnahme der endgültigen Startaufstellung gehen die roten Signale an.


Start: Alle fünf Signale, dann werden sie zum Start nach unbestimmter Zeit gelöscht.

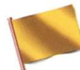

Erlöschen die Signale, dann ist der Start freigegeben.


Komplett Rot: Startprozedur unterbrochen.

Rennflaggen und was sie bedeuten

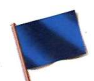

Schwarzweiß kariert: Zielflagge


Gelb und rot: Öl oder rutschige Piste


Gelb: Gefahr, langsam, nicht überholen


Schwarz und weiß: Verwarnung, unkorrektes Fahren

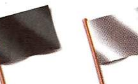

Schwarz und orange: technische Probleme am Auto


Blau: Konkurrent will überholen


Rot: Rennen abgebrochen oder unterbrochen


Grün: freie Fahrt, keine Gefahr mehr


Schwarz (mit Nummer): Fahrer sofort an die Box


Weiß: Fahrzeug mit reduziertem Tempo unterwegs

PC GAMES:

Damit Sie wissen was gespielt wird!

http://www.pcgames.de



PC GAMES - das meistgekaufte PC-Spielemagazin - testet für Sie! Unsere Experten verraten Ihnen, welche PC-Spiele Ihr Geld wert sind und welche nicht.

Zusätzlich finden Sie auf der **CD-ROM** Monat für Monat eine umfangreiche Auswahl an **aktuellen Spieledemos**, die Sie mit Hilfe der ausführlichen Anleitungen im Heft antesten können! Geniale 20 Seiten **Tips & Cheats** zu brandneuen PC-Spielen gibt es außerdem.

Nicht zu vergessen auch die **Exclusivreportagen** aus den USA, Enthüllungen und Hintergrundinfos in den **PC GAMES Specials**.

Der Preis? Sagenhafte DM 9,90 monatlich für Heft und CD-ROM!

Oder für DM 19,80: PC GAMES PLUS: PC GAMES plus CD-ROM plus ein komplettes Spiel!



Deutschlands großer Fachverlag für Computer- und Videospielemagazine.

JEDEN MONAT NEU IM ZEITSCHRIFTENHANDEL!

Prototypen

Aus dem Windschatten

Das Ende der Fahnenstange ist noch lange nicht erreicht: Gleich drei neue Simulationen versuchen bis Jahresende, sich die Pole Position auf Ihrem PC zu sichern. Psygnosis schickt die stark aufgewertete 97er-Version von Formel 1 ins Rennen, Ubi Soft bastelt mit F1 Racing Sim an einem grafisch spektakulären Newcomer, und Eidos Interactive bereitet derweil die zweite Saison von Power F1 vor.



Eines ist allen drei Formel 1-Simulationen gemein: Sie setzen voll auf die Fähigkeiten des 3Dfx-Chips, der selbst auf kleineren Pentiums für flotte Bilder bei annähernd fotorealistischer Grafikqualität sorgt. Außerdem wollen alle drei Hersteller neben Einsteigern vor allem die echten Fans der Rennserie ansprechen und kündigen neben detaillierten Daten aller Kurse, Teams und Fahrzeuge auch höchstrealistische Fahrphysik und Begleitumstände an. Ebenfalls allen drei Titelaspiranten mitgegeben sind Netzwerk-Unterstützung, die aktuellen Saisondaten und umfangreiche Setup-Möglichkeiten, um gegen Geoff Crammonds Grand Prix 2 bestehen zu können. Natürlich verzichten weder Psygnosis noch Eidos noch Ubi Soft auf die FIA- bzw. FOCA-Lizenz, um die Authentizität zu wahren.

Forian Stangl

Formel 1: Champ. Edition

Formel 1: Championship Edition ist der deutlich aufgepäppelte Nachfolger des eindrucksvollen Formel 1-Debüts von Psygnosis und wird wesentlich simulationslastiger. Fans der beiden Schumacher-Brüder wird freuen, daß die Daten auf der 97er-Saison basieren und demnach Ralf in seinem Jordan sitzt, Michael den Ferrari steuert und auch Heinz-Harald Frentzen endlich im Williams seine Runden zieht. Abgerundet wird das neue Outfit durch die neuen Kurse in Österreich und Melbourne sowie die neu designte Strecke von Silverstone. Das Fahrverhalten der Boliden wollen die Designer deutlich realistischer gestalten, was natürlich höhere Ansprüche an den Piloten stellt. Um Einsteiger nicht zu vergraulen, wird es weiterhin Brems- und Lenkhilfen zur Auswahl geben. Der leichte Arcade-Modus wird mit Power-Drifts und deutlich spektakuläreren Crashes aufgewertet, wogegen Sie in der Variante Grand Prix mit Wetteränderungen während des Rennens, dem kompletten Regel- und Flaggensystem sowie einer ausgefeilten Boxenstrategie samt Telemetriedaten rechnen dürfen. Neu integriert sind eine Cockpitsicht mit Lenkrad und Rückspiegeln sowie ein Mehrspieler-Modus per Netzwerk für bis zu acht Fahrer. Für die rasante Grafik setzen die Designer von Bizarre Creations wieder voll auf den 3Dfx-Chip, andere Grafikbeschleuniger wie der Rendition Vérité sind aber angedacht.



Bislang konnte Psygnosis nur Screenshots der PlayStation-Version zur Verfügung stellen, die 3Dfx-Fassung für den PC wird aber deutlich besser aussehen, da die Super-VGA-Auflösung der Konsole überlegen ist.



Formel 1: Championship Edition enthält aufwendigere Crashes und ein besseres Regel- und Flaggensystem.



Psygnosis hat neben der Grafik und der Fahrphysik auch die Menüs einer Frischzellenkur unterzogen.



F1 Racing Sim

Noch einen Tick realitätsnäher als der Psygnosis-Konkurrent soll F1 Racing Sim von Ubi Soft werden. Das 30köpfige Team arbeitet eng mit den Entwicklern von Renault zusammen, um das Spiel noch realistischer als Grand Prix 2 zu gestalten. Neben den aktuellen Daten und Strecken überraschen den Spieler vor allem enorm detaillierte Optionen zur Einstellung der Fahrzeuge, was bis zur richtigen Temperatur der Reifen reicht. Gute Nachricht für Einsteiger: Durch einen digitalen Fahrlehrer werden Sie nach und nach mit den Feinheiten der Strecken und Boliden vertraut gemacht. Außerdem gibt es neben dem anstrengenden Meisterschafts-Modus auf allen 17 Kursen kurzweilige Arcade-Modi wie Zeitfahren oder die „Ghost"-Option, in der Sie



F1 Racing Sim bietet dank 3Dfx-Unterstützung brillante Grafiken, die auch auf kleinen Rechnern flüssig dargestellt werden.

quasi gegen Ihren Schatten fahren und sich selbst jagen können. Originell ist die Möglichkeit, mehrere Jahre hintereinander zu spielen und sich vom Newcomer in einem kleinen Rennstall bis zur Spitze hochzuarbeiten. Das Fahrverhalten ist enorm realistisch, was im Profi-Modus eine gewisse Einarbeitungszeit fordert, um die diffizil zu fahrenden Kurven zu beherrschen. Die auf einer modifizierten POD-Engine beruhen-



Tüftler und Freunde beinharter Simulationen werden sich über die umfangreichen Tuning-Optionen und das realistische Fahrverhalten von F1 Racing Sim freuen.

de Grafik ist erstklassig; flüssig brausen Sie über die detailgetreu aufgebauten Kurse und erleben auch Licht- und Wettereffekte. Allerdings fordert die Grafik ihren Tribut: Ohne eine gute 3D-Grafikkarte (am besten mit 3Dfx-Chip) wird F1 Racing Sim nicht laufen.

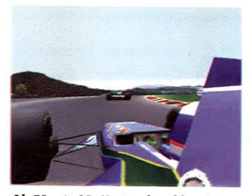


F1 (Arbeitstitel)

Für den Nachfolger von Power F1 mit dem Arbeitstitel F1 haben sich die französischen Entwickler von Lankhor mit den Designern von McLaren zusammengesetzt, um für Eidos Interactive eine möglichst originalgetreue Umsetzung des Formel 1-Zirkus' abzuliefern. Die Fuji-Lizenz sorgt für die exakten Daten aus der Saison 1995, die mit den entsprechenden Fahrern, Teams und Fahrzeugen in F1 Einzug finden. Auch in diesem Spiel soll der Fahrer alle Möglichkeiten besitzen, in der Box seinen Boliden an die 17 Strecken anzupassen. Diverse Wettereinflüsse sorgen während des Rennens für immer wieder andere Bedingungen, etliche Kameraperspektiven für das entsprechende Feeling wie bei Fernsehübertragungen. Lankhor will sogar einen Netzwerk-Modus für bis zu 26 menschliche Fahrer einbauen. Die ersten gezeigten Versionen liefen zwar noch ohne 3D-Beschleuniger, aber angesichts der starken Konkurrenz wird wohl auch F1 nicht ohne auskommen.



Der unter dem Arbeitstitel F1 angekündigte Nachfolger von Power F1 bietet eine verbesserte Grafikengine und neue Tuning-Optionen.



Ob F1 mit 3D-Karten beschleunigt wird, ist noch nicht entschieden. In jedem Fall bietet es interessante Kameraperspektiven.



Die Saisondaten von F1 von Lankhor beruhen auf der 95er-Saison, sind also nicht so aktuell wie bei der Konkurrenz von Psygnosis und Ubi Soft.



Testcenter: Action

Flotter Dreier

Wer sich für die Formel 1 begeistert, will sich auch mal selbst hinter's Steuer klemmen. Gewagte Überholmanöver, Vollgas auf den Geraden – wer kann's am besten?



Auf unserem Prüfstand: Grand Prix 2 von MicroProse, Power F1 von Eidos und Formel 1 von Psygnosis. Alle Kandidaten wurden von uns ausgiebig durchgecheckt, damit Sie das Rennspiel finden, das Ihren Wünschen entspricht.

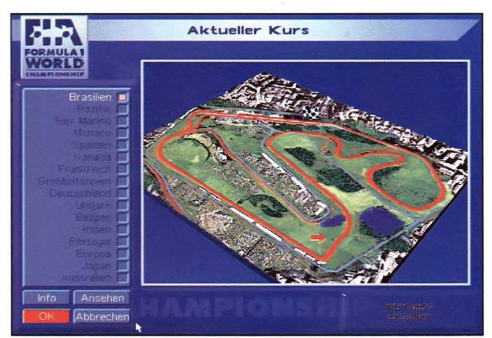
Alles andere als Ansichtssache: die Grafik

Psygnosis geizt nicht mit Reizen: Schon beim Start protzt Formel 1 mit Grafikpower. Die Ampeln leuchten in schicken Transparenteffekten. Doch dann geht das Staunen erst richtig los: Die superflüssige Grafik zieht am Spieler beinahe in Spielhallenqualität vorüber. Dank 3D-Beschleunigerkarten wird eine hohe Framerate erzielt. Das heißt aber auch: Ohne eine Direct3D-kompatible Karte läuft gar nichts, die volle Pracht erfordert gar eine 3Dfx-Karte. Wer in eine solche investiert hat, wird aber für die Ausgabe belohnt: atmosphärische Strecken, Licht- und Schatteneffekte bis hin zu Werbelogos auf dem Rasen, sich drehenden Rädern, an denen Gras und Matsch kleben bleibt, wenn Sie von der Fahrbahn abgekommen sind, sowie Brems- und Schleuderspuren, die allerdings leider schnell wieder verschwinden – und das alles glasklar dargestellt.

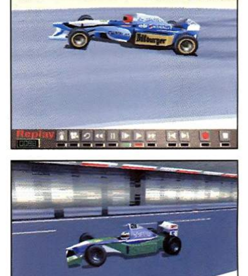
Jedes einzelne Gebäude am Streckenrand wurde originalgetreu nachgebildet, und die Engine geht selbst bei größtem Verkehrsaufkommen zwischen Häuserschluchten nicht merklich in die Knie. Schade nur, daß ab und zu Clipping-Probleme (Objekte werden nur langsam und nacheinander aufgebaut) auftreten.

Bei Regenwetter sieht alles herrlich trüb und verschwommen aus. Das Wasser spritzt beim Fahren derart, daß man fast vergessen könnte, daß draußen in Wirklichkeit die Sonne scheint. Außerdem ist es das einzige der drei getesteten Spiele, bei denen die überhöhten Kurven richtig dargestellt werden.

Damit hat F1 die Konkurrenz klar abgehängt. Denn wer F1 gespielt hat und danach Grand Prix 2 lädt, erleidet zunächst so etwas wie einen mittleren Schock. Zwar wurde das Spiel bei seinem Erscheinen im vergangenen Jahr wegen seiner grandiosen Grafik gefeiert, doch neben F1 sieht es einfach alt aus. Wer genau hinschaut, stellt zwar fest, daß



Vor dem Rennen zeigt GP2 nochmals eine klare Übersichtskarte. Bei F1 ist sie klein und verschwommen, bei Power F1 fehlt sie völlig.



Hier sehen Sie den Replay-Modus von Grand Prix 2 und Power F1.





Den komfortabelsten Replay-Modus hat Power F1 – wie bei einem Videorekorder kann man spulen. Die schönsten Szenen lassen sich sogar zusammenschneiden und abspeichern.

hier und da einige Gebäude liebevollere Texturen bekommen haben – aber der Gesamteindruck ist einfach weniger ausgegoren. Zu grell und künstlich sind die Farben ausgefallen – und vor lauter Detailbesessenheit haben die Grafiker den Gesamteindruck vernachlässigt. Selbst mit dem hochgezüchtetsten Prozessor muß man ohnehin einige Texturen oder Objekte abschalten, denn wenn alles, was man zuschalten kann, auch wirklich zugeschaltet ist, erreicht man nicht einmal mit einem P166 eine anständige Geschwindigkeit. Außerdem: Daß einige Gebäude, die den Streckenrand säumen, nicht dargestellt werden, liegt wohl nicht daran, daß es diese 1994 noch nicht gab, sondern daran, daß der CPU dadurch rechenintensive Grafiken erspart werden.

Irgendwo in der Mitte liegt Power F1. Alles ist ganz passabel und schöner gearbeitet als bei GP2, doch selbst im SVGA-Modus wirkt die Grafik grob im Vergleich zum absolut hochauflösenden und durchgestylten F1. Wer einen langsamen Rechner hat, muß ohnehin – wie bei GP2 – auf die niedrige Auflösung schalten. Und da ist der Lack endgültig ab.

Geschwindigkeitsrausch

Bei allen drei Games kommt das Gefühl, mit dreihundert Sachen über den Asphalt zu brettern, recht gut rüber. Am besten wohl bei F1, obwohl hier einige Objekte am Straßenrand erst ziemlich spät aufgebaut werden. Doch die Details auf dem Asphalt, beispielsweise die Original-Straßenmarkierung in Monaco und die sich drehenden Reifen, verfehlen ihre Wirkung ebensowenig wie die hohe Framerate, die einen so extrem weichen Gesamteindruck bewirkt. Extra spaßig und temporeich wird's, wenn man die Kamera frei schwenken läßt und Kopfbewegungen simuliert – diese Optionen sind allerdings gewöhnungsbedürftig und führen bei empfindlicheren Gemütern zu dezenter Schwummrigkeit.

Was die Rennmaschinen selbst angeht, gibt sich keines der Programme eine Blöße. Bis zum letzten Kleber wurden

Regenfahrt

Während bei GP2 immer eitel Sonnenschein herrscht, warten die beiden Konkurrenten mit unterschiedlichen Wetterverhältnissen auf. Bei F1 dürfen Sie selbst wählen, ob Sie eine trockene Fahrbahn oder Regenfahrten wünschen oder ob der Zufallsgenerator Petrus spielen soll. Der effektvollen Regendarstellung entspricht ein extrem schlüpfriges Fahrverhalten des Boliden. Noch weiter wurde die Sache bei Power F1 getrieben – zumindest in der Theorie. Von ganztägig sonnig über ganztätig klar bis hin zu teilweise regnerisch mit sonnigen Abschnitten und starkem Regen reicht die Palette. Außer einem grauen Himmel verändert sich optisch jedoch nicht viel, und wer Regenreifen aufgezogen hat, muß sich auch über das Fahrverhalten keine Sorgen machen – hier zeigt sich wieder einmal, daß die Engine nicht so sehr die leisen Töne der Realitätsnähe beherrscht.









Jetzt heißt es, eine gute Gelegenheit zum Überholen aus dem Windschatten abzupassen – bei GP2 braucht man dazu eine Menge Geduld...



...doch sie zahlt sich aus. In keinem anderen Spiel sind Überholmanöver so realistisch umzusetzen. Ein klarer Pluspunkt für Grand Prix 2.

Ansichten eines Profis

Und was denken sie, die Leute, die selbst schon schnelle Rennmaschinen unterm Hintern hatten? Für PC Games schreibt Andy Mahood, der selbst schon mit Erfolg an der Formel Ford und Formel Atlantic (dem amerik. Gegenstück zur Formel 2) mit Erfolg teilgenommen hat und passionierter Computerspieler ist:

„Grand Prix 2 ist der unumstrittene König der Formel 1-Simulatoren. Unglaublich, wie genau die Strecken nachgebildet wurden. MicroProse hat nicht nur alle Hügel und Kurvenradien exakt nachgebildet, sondern sogar jede Absperrung, Senke und Fahne an die richtige Stelle gesetzt. Die Simulation von blockierenden Bremsen und durchdrehenden Rädern ist zwar etwas zu sensibel, aber schon allein, daß man sich hier überhaupt Mühe gegeben hat, ist schön. Kein Wunder, daß echte Formel 1-Teams dieses Programm benutzen, um ihre Fahranfänger damit trainieren zu lassen.

Power F1 ist ein interessanter Zwitter, der nicht so recht weiß, ob er Simulation oder Arcade-Game sein will. Die Grafik ist hübsch, an den Strecken stört aber, daß man an manchen kitzligen Stellen, wie zum Beispiel dem kurvenreichen hinteren Teil von Interlagos, ohne jegliches Bremsen durchkommt – verdammt unrealistisch! Es wäre ein klasse Spiel für Einsteiger, wenn Eidos die Sache mit dem Setup-Menü nicht so überzogen hätte – das paßt nicht zum restlichen Produkt.

Formel 1 von Psygnosis ist wirklich ein reines Arcade-Spiel. Die PC-Version bietet wenig sensationell Neues, was die anderen beiden Games nicht haben. Die Live-Kommentare liebt man entweder, oder sie treiben einen zum Wahnsinn. Die Schäden am Fahrzeug sind jedoch ziemlich lasch. Vor allem mit der PCX-Version kann man trotzdem seinen Spaß haben."

die Boliden nachgebildet. Auch hier wirkt F1 etwas klarer als die beiden anderen Games, was an der höheren Auflösung liegt. Dank umfangreicher Palette und feinerer Farbabstufung sieht man den Flitzern nicht mal ihre Polygonbauweise an. Der 3D-Effekt kommt dafür bei GP2 besser rüber – wer mit ein paar Zentimetern Abstand an einem Konkurrenten vorbeizieht, auf dessen Haube die Sonne glitzert, hat trotz gröberer Texturen und deutlich erkennbarer Polygone viel eher das Gefühl, sich mitten im Rennen neben einem Widersacher zu befinden – vor allem dann, wenn man das Rennen aus der Cockpit-Perspektive verfolgt. Der aufmerksame Kenner von F1 wird bemerkt haben, daß wir gerade elegant dabei sind, den kritischen Redakteursfinger auf einen wunden Punkt des Psygnosis-Produkts zu legen. Während Sie Ihr Gefährt aus nah und fern betrachten können und dabei den Kamerawinkel ändern dürfen, können Sie leider nicht im Cockpit Platz nehmen. Einen Ausgleich dafür sollen wohl zwei andere Perspektiven darstellen: der Blick direkt auf die Straße – etwa so, als sei eine Kamera direkt an der Schnauze installiert – und der Blick auf Räder und Schnauze. Das führt nicht nur zu einem Punktabzug bei der Realitätsnähe, sondern leider auch zu erheblich weniger Übersicht. Denn ohne Cockpit kein Rückspiegel, und ohne Rückspiegel keine ständige Information über Verfolger. Zwar kann man per Tastendruck nach hinten schauen, aber dies lenkt ab und bringt nicht denselben Nervenkitzel, wie wenn man ständig einen drängelnden Damon Hill im Auge hat, der auf eine günstige Gelegenheit wartet, vorbeizuziehen. Außerdem fiel mit dem Cockpit auch eine Anzeige für Schäden am Auto, die noch verbleibende Spritmenge und die Rundenanzahl unter den Tisch. Verkraftbar bei kurzen Rennen, ärgerlich aber, wenn man nach einer Stunde Fahrzeit nicht mehr weiß, wieviel man noch vor sich hat und wie es um den Wagen steht. Von den beiden anderen Games hat GP2 einen eher nominellen Vorteil. Die wichtigen Kameraperspektiven – Cockpit und Verfolgeransicht – sind vorhanden, inklusive aller Anzeigen und Rückspiegel. Daß Power F1 im Gegensatz zum MicroProse-Renner keinen Blick über die Schulter durch den Heckflügel erlaubt, dürfte im Eifer des Rennens wohl selten eine Rolle spielen.

Ganz oben zeigt Power F1 ständig kleine Hilfestellungen an. Profis können diese natürlich abschalten und ohne jede Unterstützung fahren.



Kein Begattungsakt und auch keine Stunt-Show, sondern eine ganz normale Szene bei Power F1. Es kommt zu unrealistisch vielen Unfällen.

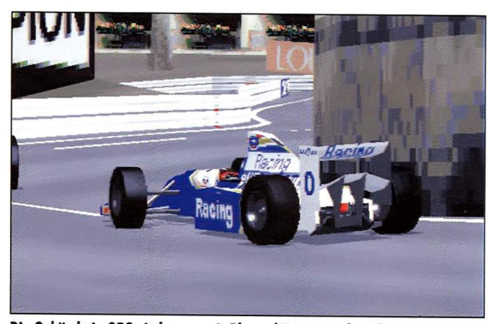
Brummen gehört zum guten Ton

Schon bevor das Rennen losgeht, wird man von einer Stimme begrüßt, die routinierten Formel-1-Fans wohlbekannt sein dürfte: RTL-Kommentator Jochen Mass hat zahlreiche Wortfetzen beigesteuert. „Wir sind gespannt auf das, was jetzt kommt" heißt es zum Auftakt. Das, was jetzt kommt, dürfte in der Regel wohl folgendes sein: Die Kommentare verbinden sich zusammen mit der hohen Grafikqualität zu einem formidablen Gesamteindruck von annähernd TV-Qualität. Nach ein paar Minuten sorgen die Kommentare für Heiterkeit („Da war definitiv ein Kontakt





Die Kameras von GP2 können ganz schön nah ranzoomen.



Die Gebäude in GP2 sind sogar mit Blumenkästen geschmückt.

zwischen den Fahrzeugen" bei einem Frontalcrash) und werden alsbald gnadenlos abgedreht, so daß nur noch die Geräusche übrigbleiben. Technisch werden alle Register der Soundkarte gezogen – auf Wunsch röhrt es in Q-Sound oder Dolby Surround aus den Boxen. Das klingt, quietscht und jubelt realistisch, und im Tunnel ändert sich der Sound. Doch stellenweise läßt sich Schlamperei bemerken. Die Schaltgeräusche sind etwas flach ausgefallen, die Computerfahrzeuge hört man nur, wenn gerade kein Sound-Aussetzer da ist – ziemlich enttäuschend ist aber vor allem, daß bei einem Crash nicht die Spur eines Tons zu hören ist. Auch bei der Konkurrenz fetzen Kollisionen akustisch weniger als optisch, aber immerhin hört man doch ein verhaltenes Krachen. GP2 hat den sattesten Sound, was Motoren- und Schaltgeräusche angeht, aber wenn's aufs Kiesbett geht, wird auf allzu künstlich klingendes Brummen zurückgegriffen. Vor allem beim Start ist es zudem schade, daß man keine heulenden Motoren der Kontrahenden hört – ganz einfach deshalb, weil von diesen im ganzen Spiel nichts zu hören ist. Power F1 schließlich ist sehr solide gearbeitet. Von den Motorengeräuschen der anderen über Soundveränderung im Tunnel bis zu Effekten im Kiesbett und bei Crashs, die sich durchaus hören lassen können, gibt's wenig Grund zu meckern.

Anspruchsvolle Action oder simple Simulation?

Bevor Sie jetzt auf die Idee kommen, weiterzublättern, bis das Wesentliche kommt, nämlich das Gameplay – hier ist es! Seit seinem Erscheinen ist GP2 unumstritten das Referenzprodukt für realistische Rennsimulationen. Was hier an Detailarbeit drinsteckt, ist schier unglaublich. Die Setup-Möglichkeiten sind nahezu unbegrenzt (siehe dazu den gesonderten Kasten), das Fahrmodell ist beinahe perfekt, was auch von echten Formel 1-Piloten bestätigt wird. Dagegen wird bei Power F1 und F1 vor allem Action großgeschrieben.

Realitätsnähe bei Power F1: Rad ab?

Schauen wir uns das Fahrverhalten der einzelnen Spiele einmal im Detail an. Wer vom rechten Weg abkommt und sich plötzlich auf dem Rasen oder im Kiesbett wiederfindet, hat bei allen drei Games mit einer schwierigen Situation zu kämpfen. Wieder auf die Piste zu kommen, erfordert viel Fingerspitzengefühl, damit kein Rad durchdreht und der Wagen Pirouetten veranstaltet. Abgesehen davon verzeiht Power F1 eigentlich alles – selbst recht derbe Rempeleien mit den Kontrahenden übersteht der Wagen relativ unbeschadet. Das ist auch gut

Thema Tempo

Um GP2 mit hoher Framerate und allen Details spielen zu können, braucht man einen Rechner, dessen Taktfrequenz in MHz in etwa der PS-Zahl eines Formel 1-Boliden entspricht. Da ein solch hochgezüchteter Prozessor bisher noch nicht existiert, muß man Details runterschalten – dies kann allerdings ganz nach Gusto geschehen, so daß man auf einem mittleren Pentium zu annehmbaren Geschwindigkeiten kommt, wenn man beide Augen zudrückt und mit eher rudimentärer Grafik vorliebnimmt. Power F1 benötigt einen schnellen Pentium ab 166, um ordentlich flüssig in SVGA zu laufen. Darunter muß man sich mit einer mäßigen Framerate begnügen – denn es ist nur in engen Grenzen möglich, Details auszuschalten, der LowRes-Modus ist recht unübersichtlich. Bei F1 schließlich steht und fällt alles mit der Grafikkarte – Details abschalten is' nich', is' aber auch nich' nötig. Schon ab einem P133 läuft alles flott, sofern man eine 3Dfx-Karte hat. Wenn man auf Direct3D zurückgreifen muß, leidet Schönheit und Tempo aber doch. Schließlich: Zahlreiche User klagen über eine ruckelnde Grafik, bei der der Computer für einen Moment steckenbleibt. Ob dies vorkommt, scheint aber sehr von der Konfiguration des eigenen Systems abzuhängen. Bei unseren Tests auf verschiedenen Rechnern trat das Problem gar nicht oder nur in minimalem Umfang auf. Im Einzelfall kann darunter jedoch der Spielspaß leiden. Bei Redaktionsschluß wurde gerade ein Patch getestet, der das Problem zumindest auf den meisten Rechnern beseitigen dürfte.



So sieht der Start in Adelaide in GP2 bei voller Detailstufe aus.



Hier fehlt doch was? Wer auf einem P133 eine ordentliche Framerate erreichen will, muß die Details so weit runterschrauben, wie es dieses Bild zeigt.

Tuning-Time

Hier die Tuning-Optionen von Grand Prix 2 und Power F1 im Vergleich. Bei F1 ist praktisch kein Tuning möglich: Man hat lediglich die Wahl zwischen Reifen für trockene und nasse Straßenverhältnisse und kann den Anpreßdruck verändern – allerdings nicht vor dem ersten Boxenstopp.

	GP2	Power F1
Anpreßdruck Frontspoiler	ja	ja
Anpreßdruck Heckspoiler	ja	ja
Bremsbalance Vorderrad/Hinterrad	ja	ja
Übersetzungsverhältnis der Gänge	ja	ja
Dämpfer	ja	nein
Federung	ja	ja
Bodenfreiheit	ja	nein
Drehstabilisator	ja	nein
Reifenarten	nein	ja
Reifendruck	nein	ja
Maximaler Lenkeinschlag	ja	ja



Bei GP2 ist das Setup zwar so detailverliebt, wie es aussieht, aber Übung macht den Meister.



Häppchenweise bekommt der Spieler von Power F1 die Tuning-Optionen serviert.

so, denn die Steuerung reicht für flotte Action, wäre aber für ein wirklich anspruchsvolles Game zu ungenau. Auch sonst wird geklotzt: Ziemlich oft rollt ein Flitzer einfach mit zwei Rädern über einen Wagen, der im Weg ist – dies würde selbst Monster Trucks zur Ehre gereichen. Wenn aber doch mal etwas passiert – alles halb so schlimm. Auch als Dreiradfahrer kann man noch eine gute Plazierung erzielen: So geschehen in einem unserer Testrennen, wo einer der Computerwagen, der unterwegs ein Rad verlor, noch als zweiter über die Ziellinie hoppelte. Crashs gehören hier sowieso dazu. Mitunter kann man Gegner, die im Weg sind, einfach rammen und so in die Lüfte oder auf den Seitenstreifen befördern. Mit Realität hat das wenig zu tun, wer aber mal Dampf ablassen will, kann das bei den Massenkarambolagen natürlich bestens. Und besonders dann, wenn Sie mit einem Freund am Split-Screen kämpfen, sorgen die schlimmsten Schäden für den schönsten Spaß. So etwas passiert bei GP2 natürlich nicht. Je schlimmer der Unfall, desto mehr wird der Wagen lädiert und läßt sich entsprechend widerwilliger steuern. Auch F1 muß gegenüber GP2 etwas zurückstecken, die Schäden bei Kollisionen und deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten sind weniger ausgefeilt. Erst nach einer ganzen Reihe von Kollisionen ist ein Boxenstopp fällig, schon vorher fährt sich der Wagen allerdings etwas unruhiger. Wenn man die Computerfahrer in Ruhe läßt, haben diese sowieso keine Unfälle. Auch wenn die Überholmanöver waghalsig sind, die Wagen kommen nicht zu Schaden. So ist dies auch das einzige der drei Spiele, bei dem grundsätzlich alle vom Rechner gesteuerten Gegner die Ziellinie durchlaufen – und dies auch noch, ohne je die Boxencrew gesehen zu haben. Wie auch bei Power F1 gilt hier: Dem ambitionierten Nachwuchs-Schumi stehen die Haare zu Berge, doch wen einfach nur der Bleifuß juckt, den kann dies nicht schrecken.



In Kurven zeigt sich das Können eines Meisters – bei Power F1 aber leider auch die etwas schwammige Steuerung.

Arcade-typisch: der Wagen bei F1 aus der Verfolgerperspektive...

Unfall ist kein Zufall

Das, was für die Unfälle gilt, trifft auch auf die Taktik beim Rennen zu. Wenn man bei GP2 den Schwierigkeitsgrad auch nur ein wenig hochschaltet, muß man schon eine gewiefte Taktik an den Tag legen, um vorne mitmischen zu können. Wer keine guten Wageneinstellungen hat, kann den Traum vom Sieg ganz schnell beerdigen. Hat man die Technik einmal grob im Griff, laufen die Rennen fast „wie in echt" ab. Die computergesteuerten Fahrer halten sich auf der Ideallinie und blockieren, wenn jemand überholen will. Da dauert es schon mal mehrere Runden, bis sich ein passender Moment bietet, um aus dem Windschatten vorbeizuziehen oder eine Kurve gekonnt zu nehmen, um dem Gegner den Auspuff zu zeigen. Bei F1



pendeln die Wagen viel unruhiger hin und her und halten sich nicht strikt auf der Ideallinie. Überholmanöver werden häufiger ausgeführt und nicht so raffiniert abgepaßt und eingefädelt wie bei GP2. Auch für den Spieler ist gezieltes Vorbeischlängeln schwieriger, da die Strecke nur wenige Orientierungspunkte bietet. Am effektivsten ist es, an den sehr berechenbaren Computergegnern mit einem gewagten Manöver vorbeizuziehen – Feinheiten wie Windschatten werden ohnehin nicht simuliert. Bei Power F1 rät einem dagegen die Anleitung dringend dazu, diesen in der Realität wichtigen Faktor auch im Spiel zu beachten – nachdem es dort aber mit Massenkarambolagen und großzügiger Kurvenlage recht derb zur Sache geht, ist dies eigentlich kein Faktor, auf den man wirklich Rücksicht nehmen müßte. Andererseits kann man der Rasanz, die durch das abgesenkte Realismus-Niveau entsteht, einen eigenen Unterhaltungswert nicht absprechen. Um die Formel 1-Rennen für die Zuschauer noch attraktiver zu gestalten, sind seit Ende der 93er-Saison neue Regeln über das Betanken der PS-Protze in Kraft. Nun stellt sich vor jedem Rennen wieder die taktische Frage, wie voll der Wagen mit Benzin gefüllt werden soll. Ein Wagen mit wenig Sprit an Bord ist natürlich leichter als ein rollendes Mineralöllager, muß aber dafür mit Zeitverlust an den Boxen rechnen. Diese taktische Entscheidung wird Ihnen auch bei den drei getesteten Spielen abverlangt. Zumindest theoretisch. Denn eigentlich stellt sich diese Frage so nur bei GP2 – und zwar für die Computerfahrer ebenso wie für den Spieler. Wenn Sie an die Box wollen, sollten Sie vorher die Boxencrew benachrichtigen. Bei dem Aufenthalt bietet sich dann auch gleich die Gelegenheit, Reifen zu wechseln oder am Tuning zu feilen. Bei den beiden anderen Games dagegen ist es am sinnvollsten, voll aufzutanken und zu hoffen, daß kein Unfall einen Boxenstopp verlangt. So halten es auch die Computergegner. Bei F1 ist der Anblick eines Computerfahrers mit Totalschaden am Straßenrand oder an den Boxen ohnehin so selten wie die Sichtung eines Ufos unter Zeugen. Genauso unbeliebt sind die Zwangsaufenthalte bei den CPU-gesteuerten Flitzern in Power F1 – immerhin bleiben dort Wagen nach deftigen Crashs teilweise in so beachtlicher Anzahl am Straßenrand liegen, daß es für jeden Abschleppunternehmer eine wahre Wonne wäre. Entsprechend dünn besetzt sind meist auch die Ränge im Ziel: Eine Ausfallquote von 50% der Boliden, die die Ziellinie nicht erreichen, sondern mit abgetrennten Einzelteilen auf der Strecke liegenbleiben, ist keine Seltenheit. So etwas kommt bei F1 überhaupt nicht vor. Lediglich bei GP2 fallen auch Fahrer aus, die wegen einer technischen Panne, die nicht im Zusammenhang mit



Im Cockpit sieht man alle Instrumente und den Rückspiegel. Ein großer Pluspunkt gegenüber F1, in dem diese Option fehlt.

Zeitfrage

Wie realistisch die einzelnen Spiele sind, läßt sich auch an den erzielten Rundenzeiten ablesen. Wir ließen die Computerfahrer in Interlagos/Brasilien antreten, ohne selbst mitzumischen, um die Meßergebnisse nicht zu verfälschen. Das Resultat fällt eindeutig zu Gunsten von Grand Prix 2 aus.

	Echtes Ergebnis (1997 – 72 R.)	Grand Prix 2 (1994 – 71 R.)	Power F1 (1995 – 71 R.)	F1 (1995 – 71 R.)
Schnellste Runde	1 min. 18.397 s	1 min. 18.897 s	1 min. 06.360 s	1 min. 22.961 s
Bestzeit gesamtes Rennen	1 h 36 min. 6.990 s	1 h 35 min. 39.309 s	Keine zuverlässigen Werte (angezeigte Bestzeit variierte bei verschiedenen Versuchen zwischen weniger als einer Stunde und mehr als zwei Stunden)	1 h 42 min 05.847 s
Abstand zu den nächsten Verfolgern	4.190 s 15.870 s 33.033 s	7.049 s 12.665 s 1 min 00.447 s	37.276 s 37.858 s 1 min 7.905 s	1 Runde 1 Runde 2 Runden



Am Start heulen schon die Motoren – die Gefahr eines Fehlstarts besteht weder bei F1 noch bei GP2. Lediglich in Power F1 heißt es aufpassen, um eine Disqualifikation zu vermeiden.



Dürftige Anzeige: Informationen über die Anzahl der gefahrenen Runden, das verbleibende Benzin, den Zustand der Reifen und Schäden sucht man bei F1 vergeblich.

Vorfahren

Es ist noch kein Formel-1-Weltmeister vom Himmel gefallen – auch die drei getesteten Spiele haben Vorfahren. GP2 ist der Nachfolger des in Ehren ergrauten Formula One Grand Prix, das in puncto Realitätsnähe auch heute noch keine schlechte Figur macht, grafisch aber ein echtes Fossil ist. F1 kommt von der Sony Playstation – auf dem PC kann man diese Herkunft noch an Details wie der Menügestaltung, aber auch an dem geradlinigen Gameplay, der klaren, weichen Grafik, der Unterstützung für digitale Joysticks und dem mächtig motivierenden Leiter-Modus ablesen. Und eigentlich sollten wir das Psygnosis-Produkt „Formel 1" sowieso nicht F1 nennen – denn dies ist, wenn man's genau nimmt, der Name des actionlastigen Vorgängers von Power F1. Nachdem dieser Titel aber schon fast dem Vergessen anheimgefallen ist, nennen wir „Formel 1" in diesem Artikel der Kürze halber F1.

einem Unfall steht, liegengeblieben sind. Denn während bei Power F1 vornehmlich das Blech wegfliegt und Reifen durch die Luft segeln und bei F1 nur die Flügel gefährdet sind, ist bei dem MicroProse-Produkt die Liste der möglichen Schäden ein Fest für TÜV-Mängelgutachter: Von Öl- und Wasserverlust über Beschleunigungs- und Bremsprobleme, Pannen an Reifen, Motor oder Rädern bis hin zur Aufhängung oder dem Getriebe kann so ziemlich alles ausfallen, was für die Fortbewegung nötig ist. Also: in puncto Realitätsnähe zieht GP2 mühelos an den beiden anderen Spielen vorbei und läßt die Konkurrenten weit hinter sich.

Aber bei so vielen Kleinigkeiten wird, wer kein Experte für Rennsportthemen ist, bei GP2 erstmal fast erschlagen. Doch technischer K.o. mag ja im Boxen der Hit sein – bei Computerspielen ist er unerwünscht. Deshalb liegt dem Spiel ein rund 150-seitiges Handbuch bei. Hier wird alles vorbildlich erklärt, was man wissen muß. Von den Setup-Optionen bis zu Taktiken und Hintergrundinformationen über die Formel 1 wurde alles vorbildlich aufbereitet. Das krasse Gegenteil dazu ist der Beipackzettel zu F1 – eine Referenz in Sachen Lieblosigkeit und magerem Inhalt. Das Spiel ist nun wirklich nicht komplex, aber trotzdem steht nicht alles Wissenswerte darüber drin. Angemessen ist die Anleitung zu Power F1, wo in der zum Spiel passenden Kürze alle Optionen dargestellt werden.

Anfänger oder As? Für jeden gibt's etwas!

Apropos Optionen: Da noch kein Weltmeister vom Himmel gefallen ist, werden Anfänger sicher heilfroh über den Arcade-Modus von F1 sein. Statt eines realistischen Fahrmodells mit allen Schikanen darf man hier bei perfekter Bodenhaftung und minimalem Ausscheren in den Kurven seine Runden drehen. Auch eine Abkürzung über den Rasen bedeutet noch nicht automatisch eine Katastrophe. Gasgeben, überholen – Fun pur. Wem das auf Dauer zu einfach ist, kann in den Grand Prix Modus schalten. Dann schlittern die Wagen, wenn man die Geschwindigkeit nicht rechtzeitig drosselt, und im Rasen oder Kiesbett verspult es jeden, der nicht aufpaßt, recht oft und ziemlich böse. Fahrhilfen in Form von automatischer Gangschaltung, eingeblendeter Ideallinie, Lenkhilfen und einem Unzerstörbarkeitsmodus können beliebig zu- und abgeschaltet werden, so daß sich insgesamt das Niveau von absolut einsteigertauglich bis zu einem mittleren Schwierigkeits-



Boxenstopp

	GP2	Power F1	F1
Boxen	nach Wahl des Spielers: Reparatur, Reifenwechsel, auftanken, Setup verändern	automatisch: Reparatur, Reifenwechsel, auftanken	nach Wahl des Spielers: Reparatur, Reifenwechsel, auftanken, Spoilereinstellungen
Schäden an computergesteuerten Wagen	nach Unfällen und unabhängig davon bei technischen Pannen	nach Unfällen	nach Unfällen
Verhalten der computergesteuerten Wagen bei Schäden	Boxenstopp, falls noch möglich	fahren solange weiter, bis sie im Ziel sind oder liegenbleiben	fahren weitgehend unbehindert weiter



Nicht gerade hübsch, aber flexibel: Bei GP2 kann man an der Box nach Wahl Reifen wechseln, auftanken oder das Setup verändern.



Wenn Schumi bei Power F1 an die Boxen geht, läuft alles automatisch ab. Eingriffsmöglichkeiten gibt es keine.



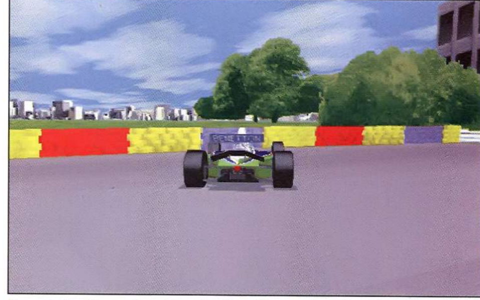
Je größer der Schaden, desto länger dauert bei F1 der Aufenthalt an den Boxen – was Sie reparieren lassen, liegt an Ihnen.

grad verstellen läßt. Auch Power F1 läßt eine Regulierung des Niveaus zu und überläßt es dem Spieler, wieviel Hilfestellung er möchte. Im Endeffekt also auch für Anfänger und Fortgeschrittene tauglich. Nach oben offen ist der Schwierigkeitsgrad dagegen bei GP2. Den perfekten Fahrer gibt's dank der vielen Raffinessen wohl erst nach jahrelangem Training, und wer im Kampf um Spitzenpositionen keine Herausforderung mehr findet, probiert, aus seinem Wagen noch ein paar Zehntel herauszukitzeln, um eine neue Bestzeit zu erzielen. Wer sich daran versucht, muß ein echter Setup-Profi sein. Etwas weniger warm ist der Empfang für Newcomer. Dank Lenkhilfen, Standardsetups, Ideallinie, Unzerstörbarkeit und vielen weiteren Hilfen kann man zwar gleich loslegen und auch in den Genuß des gelungenen Fahrfeelings kommen, um erste Erfolgserlebnisse muß man aber eine ganze Weile kämpfen.

Für diese Einstellungen muß man sich natürlich durch einige Menüs arbeiten – und hier kommen wir nicht umhin, den Herstellern kollektiv Schlamperei zu bescheinigen. Welche Option in welchem Menü zu finden ist, scheint bei allen Vertretern dieses Trios nach dem Zufallsprinzip entschieden worden zu sein und ist alles andere als intuitiv. Verschärfend kommt hinzu, daß man bei F1 und Power F1 nicht zurückblättern und sich, wenn man in ein gerade verlassenes Menü zurückkehren will, nicht direkt dorthin begeben kann. Zudem speichert F1 zwar manche Informationen ab, wenn Sie das Programm verlassen, will Ihnen aber partout nach jedem Neustart die Stimme von Jochen Mass und die Steuerung mit einem digitalen Joystick andrehen. Wenn die Menüs wenigstens das Auge erfreuen würden... GP2 hat den Charme einer Tabel-



Wenn Sie in F1 an Zuschauertribünen vorbeifahren, hören Sie die Meute toben – dieses Schmankerl gibt es nur beim Psygnosis-Produkt.



Eher ein Grafikgag als spielbar ist diese Kameraeinstellung bei GP2.



So stimmungsvoll sieht Adelaide/Australien nur bei F1 aus. GP2 und Power F1 können nicht mithalten.


Wenn dagegen diese Hilfe bei F1 aktiviert ist, sind die dicken Striche nicht zu übersehen.



Sogar die Maschen der Zäune kommen bei F1 realistisch rüber.

lenkalkulation. F1 verfällt unvermittelt in einen verschwommenen LowRes-Modus. Power F1 ist da noch fast wohltuend – auch wenn die Schriftgröße wohl für Kurzsichtige eingestellt wurde und jegliches Feeling für Design vermissen läßt.

Spannender als in Wirklichkeit

Klar, daß alle drei Titel einen vollständigen Grand Prix simulieren. Wer jedoch keine 16 (GP2 mit den Daten von 1994) oder 17 Kurse (bei den beiden Spielen, die über die 95er-Saison verfügen) fahren will, hat natürlich auch die Möglichkeit, sich einen einzelnen Kurs auszusuchen. Bei Power F1 können Sie sich darüber hinaus mit einem menschlichen Gegenspieler so spannende Wettkämpfe liefern wie Michael Schumacher und Damon Hill. Über Modem oder Nullmodem werden zwei Computer gekoppelt, und das Duell kann beginnen. Wer nur einen, aber dafür schnellen Rechner hat, darf sich auch bei geteiltem Bildschirm mit seinem Lieblingsgegner messen. Für Einzelgänger stellt die Aufholjagd eine kleine Besonderheit dar. Hier gilt es jedes Mal aufs neue, eine bessere Plazierung als beim vorhergegangenen Rennen zu erreichen. Vielleicht noch etwas motivierender ist der Leiter-Modus, den Psygnosis ihrem F1 spendiert haben. Hier ist ein Fahrer der erklärte Gegner. Am Ende zählt nur, vor diesem ins Ziel zu kommen. Wie Sie gegenüber den anderen abschneiden, ist egal. Haben Sie den ersten Gegner geschlagen, geht's weiter, und der nächste Kontrahent ist eine Ecke besser. Großes Manko ist nur, daß entgegen früherer Ankündigungen ein Mehrspielermodus fehlt. Fast schon erwartungsgemäß bieder sind die Spielmodi bei GP2. Bei der Meisterschaft hat man die Konkurrenz mal wieder übertrumpft und setzt mit der Unterscheidung zwischen Donnerstags- und Freitagsqualifikation noch einen drauf – aber andere Herausforderungen fehlen. Natürlich darf man einzelne Rennen um gute Positionen oder schnelle Zeiten fahren – aber Varianten wie Leiter oder Aufholjagd hätten noch für zusätzlichen Pep sorgen können. Immerhin wird ein Zweispielermodus über Modem oder Nullmodem geboten. Schließlich ist es noch möglich, an einem Computer mit mehreren Piloten zu spielen – nachdem kein Split-Screen vorhanden ist, müssen allerdings die Fahrer in regelmäßigen Abständen den Platz an Joystick oder Tastatur für den nächsten freimachen, was nun nicht gerade eine rekordverdächtig gute Lösung ist.

Watch it again, Sam

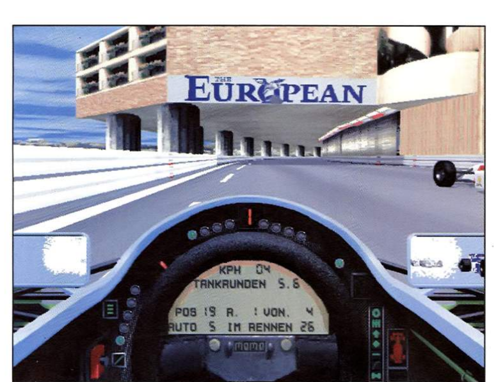
Replay-Funktionen ermöglichen es, aus den eigenen Fehlern zu lernen und die spannendsten Momente nochmals zu sehen. Power F1 bietet sogar die Möglichkeit diese Wiederholgen abzuspeichern.

	Grand Prix 2	Power F1	F1
Abrufbar	wenn Rennen unterbrochen	nach dem Rennen oder bei Unterbrechungen	nach dem Rennen
Qualität	gute Kameraeinstellungen, gelungene Nahaufnahmen, aber nur die letzten 20 Sek.	gute Kameraeinstellungen, Editieren eines eigenen kleinen Films möglich	ordentliche Kameraeinstellungen
Speichermöglichkeit für Replays	nein	ja	nein

Auszeit

Wenn nun das Rennen vorüber ist, geht bei GP2 die Auswertungssession los. Die Rennergebnisse entsprechen verblüffend genau der Wirklichkeit und können, wie andere wichtige Informationen auch, ausgedruckt werden – eine entsprechende Option gibt es bei dem Action-Duo nicht. Genausowe-





Wer wird denn hier mogeln? Während Power F1 ihre Engines mit durchbrochenen Tunnels plagen...


...macht es sich F1 leicht: Sowohl in der Direct3D-Version...


...als auch mit 3Dfx ist die Galerie nur angedeutet.

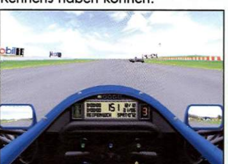
nig die Leistungsdatenoption für Tuning-Tüftler, wo man anhand verschiedener Diagramme die Performance des Wagens mit verschiedenen Setups auswerten kann, die Geoff Crammond seiner Simulation verpaßt hat – selbstverständlich speicherbar, wie auch die Hotlaps und Setups. Letztere übrigens werden für jeden Kurs gesondert auf Festplatte abgelegt. Auf Wunsch kann man auch für die Qualifikationen, die eine andere Rennstrategie erfordern, nochmals eine eigene Datei anlegen. Damit's komfortabler wird, können Daten, die sich auf einen Kurs beziehen, in einen anderen reinkopiert werden.
Dagegen sieht die Auswertung bei Power F1 ziemlich alt aus – nicht einmal die Gesamtzeit des Siegers wird zuverlässig ermittelt. Weitere Auswertungen – Fehlanzeige! Hotlaps lassen sich zwar nicht speichern, aber immerhin Setups und Spielstände. Auch bei F1 stehen Diagramm-Fetischisten suchend, aber nicht findend vor dem Monitor. Außer einer korrekten Rennauswertung und Speichermöglichkeit des Spielstands kann man aber auch nicht viel erwarten – schließlich kann an dem Wagen auch nicht herumgebastelt werden.

Final standings

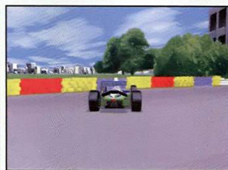
In puncto Realitätsnähe hat also Grand Prix 2 von MicroProse klar die Nase vorn – eine echte Glanzleistung dank akribischer Recherche und liebevoller Umsetzung. Wer eher halsbrecherische Action mag, sollte auf eines der anderen beiden Produkte zurückgreifen. Ohne eine 3D-Beschleunigerkarte kommt hier sowieso nur Power F1 in Frage. Dieses ist auch dann gegenüber dem Psygnosis-Produkt im Vorteil, wenn Sie Wert auf eine Mehrspieleroption legen. F1 dagegen kann eine größere Realitätsnähe für sich verbuchen und schmeichelt dem Auge. Den Nervenkitzel eines

Perspektive

Hier ein Überblick der Ausblicke, die Sie in jedem Augenblick des Rennens haben können:




Bei Power F1 haben Sie die Wahl zwischen diesen beiden Ansichten.



Perfekte Übersicht aus dem Cockpit, doch von hinten fast unspielbar, weil der Wagen die Kurven nicht mitmacht: GP2.







F1 bietet zwar viele spielbare Perspektiven, aber leider keinen Blick aus dem Cockpit – für Simulationsfans daher wenig geeignet.

schnellen Rennens erleben Sie hier hautnah. Letztendlich hängt also alles davon ab, worauf Sie Wert legen – welches der Games absolut gesehen das beste Produkt ist, darüber läßt sich wohl ebenso trefflich streiten wie darüber, wer denn nun der beste Formel 1-Fahrer der Welt ist...

Andreas Lober ■



Der Ferrari fährt strikt auf der bei F1 nur sehr schwer erkennbaren Ideallinie.

Randbemerkungen

Was passiert, wenn der Wagen am Straßenrand liegenbleibt? Richtig, der Fahrer flucht. Und bemerkt vielleicht gar nicht, daß der Wagen in GP2 langsam den Hang hinabrollt, während er bei F1 auch an Abhängen urplötzlich stehenbleibt. Bei GP2 fängt der Motor, wenn er verdurstet, erst zu stottern an, bevor gar nichts mehr geht, während in F1 zunächst die Anzeige aufblinkt und dann das Rennen schlagartig endet. In GP2 werden verunglückte Fahrer mit dem Kran vom Straßenrand gehoben, während in Power F1 die Verunglückten oft die ganze Strecke säumen. Und schließlich: Nur bei GP2 gibt's Flaggensignale am Rand. Power F1 dagegen kann für sich verbuchen, als einziges Game Frühstarts zu bestrafen. Alles Kleinigkeiten – aber sie entscheiden mit darüber, wie realistisch der Gesamteindruck ist.

	Grand Prix 2	Power F1	Formel 1
HERSTELLER	MicroProse	Eidos	Psygnosis
Grafikmodus	VGA/SVGA	VGA/SVGA	SVGA
Farben	256 Farben	256 Farben	65000 Farben
3D-Beschleunigerkarte	nicht unterstützt	nicht unterstützt	obligatorisch
SAISON	**1994**	**1995**	**1995**
Anzahl der Strecken	16	17	17
GRAFIK	**27**	**32**	**35**
Strecke und Umgebung	4	6	9
Fahrzeugdetails und -texturen	6	8	9
Replays (Qualität, Präsentation, Optionen)	6	8	5
Gestaltung der Menüs und Auswertungen	4	4	4
Darstellung der Geschwindigkeit	7	6	8
AUSSTATTUNG	**44**	**29**	**16**
Möglichkeiten zum Setup des Fahrzeugs	9	6	1
Handbuch	8	6	3
Speicherfunktionen für Setup und Hotlaps	8	6	0
Optionen zur Veränderung der Grafik	8	5	2
Aktualität der verwendeten Daten	3	6	6
Beschreibung und Übersichtspläne der Kurse	8	0	4
FAHRVERHALTEN	**53**	**28**	**37**
Einfluß von Kiesbett, Rasen etc.	8	5	6
Berücksichtigung der Wetterverhältnisse	0	3	7
Verhalten bei Schäden	9	3	5
Ausbrechen in Kurven	9	6	7
Einfluß von Windschattenfahrten	9	3	0
Einfluß von Schäden und Crashs auf Fahrverhalten	9	3	5
Steuerung	9	5	7
SOUND	**26**	**27**	**31**
Motor des eigenen Fahrzeugs	7	6	6
Geräusche anderer Fahrzeuge	0	5	5
Sound beim Schalten	6	5	5
Sound bei einer Kollision	4	5	0
Sound im Kiesbett, auf Rasen, im Tunnel	2	6	7
Musikuntermalung	7	0	8
REALITÄTSNÄHE	**35**	**18**	**28**
Darstellung von Wetterverhältnissen	0	3	6
Rundenzeiten im Vergleich zur Realität	9	2	7
Ergebnisse im Vergleich zur Realität	8	5	6
Mögliche Schäden am Fahrzeug	9	5	4
Fahrverhalten der computergesteuerten Wagen	9	3	5
GAMEPLAY	**27**	**31**	**26**
Abstufung des Schwierigkeitsgrads	6	6	6
Einsteigerfreundlichkeit	6	8	9
Abwechslung durch Mehrspielermodi	5	7	0
Abwechslungsreichtum der Einspielermodi	3	5	7
Optionen zur Schadensintensität	7	4	4
GESAMT	**212**	**165**	**173**

RATIO-DESIGN GMBH

ACTION pur!

CE

HIGH-SPEED MIT DER NEUEN LENKRADGENERATION „DESTINY" VON VIDIS.

159,00 DM
mit 12-Monats-Garantie

Hier zeigt es sich, wer wie ein Profi fahren kann. Grand-Prix-Fingertipp-Schaltung am Lenkrad plus Gas- und Bremspedal. Im Rausch von Dynamik und Geschwindigkeit auf's Ganze gehen. Reaktionsvermögen ist gefragt. Kurven schneiden und überholen, eine Frage der Nerven. Lenken, Gasgeben, Bremsen, Schalten in Perfektion – hautnahe Grand-Prix-Realität.
Mit „Destiny" –
weit über ein PC-Spiel hinaus.

„Destiny" ist mit allen beliebten PC-Rennspielen kompatibel. Optimaler Kontakt zu jedem Joystickport.
Das ergonomische und funktionale Design macht den Fahrspaß komplett. Sicher in der Hand für das entscheidende Feeling. Stark, die Möglichkeit zur Flugsimulation. Abheben mit den integrierten 8 Aktionstasten und dem 8-Wege-Steuerkreuz.
„Destiny" –
mehrfacher Spaß ohne Ende.



PlayStation · NINTENDO 64 · PC destiny

Empfohlen von der Computer-Bild 8/97

WIR HABEN DAS ZEUG ZUM SPIELEN

VIDIS
Vidis Electronic Vertriebs GmbH
Borsteler Chaussee 85-99 • 22453 Hamburg
Telefon 040 / 51 48 40-0 • Fax 040 / 51 48 40-40

COUPON „Destiny". Jetzt im Fachhandel oder direkt bei Vidis.
Ich finde „Destiny" super und möchte über den Vidis-Service bestellen, weil sich kein Fachhändler in meiner Nähe befindet. Coupon einsenden.
Ich bestelle .... Stück zum Preis von 159,00 DM je Stück + 6,95 DM Versandkosten (Nachnahme).
Ausführung PC, auch für PSX und N64 lieferbar.
(Bitte Ausführung angeben..........)
Name ....
Straße ....
PLZ/Ort ....
Unterschrift/Datum/ ....

Vidis Electronic Vertriebs GmbH • Borsteler Chaussee 85-99
22453 Hamburg • Telefon 040 / 51 48 40-0 • Fax 040 / 51 48 40-40



Formel 1-WiSims im Test

Sim Maranello

Wer hat ständig einen Kopfhörer im Ohr, kann zwei Stunden ohne jede Änderung der Mimik auf einen Monitor starren und heißt Flavio Briatore, Jean Todt oder Frank Williams? Richtig: ein Formel 1-Teamchef. Die Herrscher über Benetton, Ferrari oder Williams unterschreiben nicht nur die Gehalts-Schecks der rasenden Superstars, sondern kümmern sich auch um Entwicklung, Marketing und Rennstrategie. Und genau das sind einige Ihrer Aufgaben in den Wirtschaftssimulationen zum Thema Formel 1. Die drei bekanntesten und beliebtesten Vertreter dieses Genres haben wir eigens für dieses Sonderheft einem ausführlichen Vergleichstest unterzogen.

Wer sich eher zutraut, einen Top-Fahrer bei den Gehaltsverhandlungen über den Tisch zu ziehen als bei Grand Prix 2 in die Punkte zu fahren, der kauft sich statt einer Renn- lieber eine Wirtschaftssimulation. Unsere Testkandidaten im einzelnen:

F1 Manager 96 Version 2.0 (DOS)

Die Simulation von Software 2000 ist laut Hersteller „in Kooperation mit dem deutschen Formel 1-Fahrer Heinz-Harald Frentzen" entstanden, der zum Zeitpunkt der Veröffentlichung (1996) noch beim Sauber-Rennstall unter Vertrag stand. Als Konsequenz dieses Deals grinst der jetzige Williams-Pilot als Maskottchen von der Verpackung, wird aber im Spiel selbst nicht weiter hervorgehoben. Achten Sie unbedingt darauf, die Version 2.0 zu erwischen (Verpackungs-Aufdruck). Das Update ist nicht nur bei weitem bugfreier als die Erstauslieferung, sondern bietet auch noch zusätzlich eine Sprachausgabe, eine erweiterte Online-Hilfe und neue Features (z. B. Wetterwechsel während der Rennen, Telemetrie). Für das vierte Quartal 1997 plant Software 2000 übrigens einen F1 Manager 98.

Pole Position (DOS)

Ascarons Programm erschien vor dem F1 Manager 96 nahezu zeitgleich mit dem Grand Prix Manager 1 im Dezember 1995 – zumindest als Disketten-Version, die jedoch im Gegensatz zur später nachgereichten CD-Version ohne die VGA-Rennsequenzen auskommen mußte. Jene Szenen sind es auch, die Pole Position von seinen Rivalen maßgeblich unterscheiden.

Grand Prix Manager 2 (Windows)

Die angehängte Ziffer „2" verrät es: Grand Prix Manager 2 (kurz: GPM 2) ist der Nachfolger des begeistert aufgenommenen Grand Prix Manager. Beide stammen aus dem Hause MicroProse, dem Hersteller der momentan wohl besten Rennsimulation F1 Grand Prix 2 (siehe Test in diesem Heft).

Zwecks besserer Vergleichbarkeit analysieren wir im folgenden alle wichtigen Aspekte dieser Wirtschaftssimulationen und machen deutlich, wo die Unterschiede zwischen den drei Spielen liegen.

Spielstart/Spielmodi

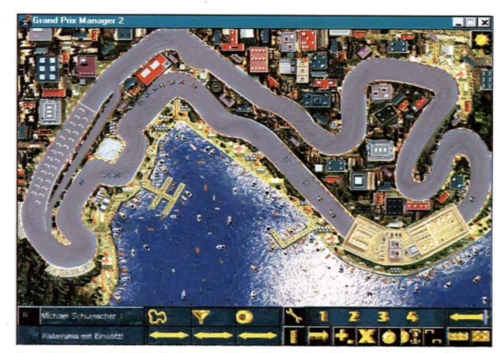
Schwierigkeitsgrad (leicht, mittel, schwer), Anzahl der Spieler (max. 4) und Gegnerniveau (authentisch, ausgewogen oder zufällig) werden neben Ihrem Namen beim Spielstart von Pole Position abgefragt. Anschließend stellt man Sie vor die Wahl, ob Sie einen eigenen Rennstall von Grund auf aufbauen wollen oder lieber auf vorhandene Ersatzteile, Fahrer, Wagen und Verträge zurückgreifen. Der F1 Manager 96 unter-



scheidet zwischen „Top-Team", „Mittlerem Team" und „Schwachem Team". Alternativ können Sie sogar ein "Eigenes Team" gründen – mit beliebig kombinierten Team-Wappen, Fahrern, Motorenlieferanten, Teamfarben und Wagen. „Top-Team" bedeutet: Sie managen Ferrari, Williams oder Benetton. Und dadurch ergibt sich der Schwierigkeitsgrad: Da selbst ein mittelprächtiger Manager dank eines fetten Finanzpolsters und des technologischen Backgrounds noch vordere Plätze in der WM-Wertung erreichen dürfte, empfehlen sich diese Rennställe am ehesten für Einsteiger. Wer bereits etwas mehr Erfahrung hat und glaubt, auch Minardi oder Forti an die Weltspitze führen zu können, der läßt sich auf ein Team ein, das finanziell und technologisch nicht ganz so gut dasteht. Als Zielsetzung können Sie sich eine bestimmte Anzahl von Fahrer- bzw. Konstrukteurs-Meisterschaften vorgeben. Oder Sie streben ein Minimum an WM-Punkten (beide Fahrer zusammengerechnet) an oder setzen sich mit Vorhersagen hinsichtlich der Plazierungen (z. B. 5 x Platz 1) selbst unter Druck. Den direktesten Einstieg in den GPM 2 bietet der Menüpunkt „Schnellstart". Nach der Auswahl von Schwierigkeitsgrad (5 Stufen) und Team kann's auch schon losgehen. Die Option „Langfristiger Vertrag" erstreckt sich über insgesamt 10 Saisons, während Sie beim „Kurzfristigen Vertrag" aus fünf Szenarien wählen dürfen. Darin geht es z. B. darum, mit einer 50 Mio.-$-Geldspritze und einem Renault-Motorenvertrag sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-WM zu holen. Vorteil beim „Langfristigen Vertrag": Sie können sich Ihre Crew selbst zusammenstellen und Motorenlieferanten, Fahrer, Ingenieure u.v.m. beliebig kombinieren. Das geht so weit, daß sich selbst Namen, Nationalitäten, Fähigkeiten, Alter und Gehaltsvorstellungen editieren lassen. Unterm Strich bietet der GPM 2 bei weitem die größte Anpassungsfähigkeit aller getesteten WiSims.

Spielverlauf

Tag für Tag läuft die Simulation beim F1 Manager 96 ab: Durch einen Klick auf einen Kalender können Sie die Zeit bei Bedarf tage- oder monatsweise vorstellen. Dagegen basiert Pole Position auf einem „Echtzeit"-System, d. h. die Zeit schreitet in einem einstellbaren Takt voran. Jeder 8-Stunden-Tag wird komplett simuliert, wobei fünf Minuten im Spiel je nach Schwierigkeitsgrad 2, 5 oder 7 Sekunden in der Realität entsprechen. Daher kann es Ihnen passieren, daß Sie versehentlich einen Abflugtermin verpassen oder nicht rechtzeitig zum Training erscheinen; wer mit dem Mauszeiger an den unteren Bildschirmrand stupst, bekommt den nächsten wichtigen Termin angezeigt. Keinen Zeitdruck übt der GPM 2 aus: Sowohl im Einzel- als auch im Mehrspielermodus erfolgen die Berechnungen von Rennen zu Rennen. Nach jedem WM-Lauf werden die erreichten Entwicklungsstufen und die Auswirkungen des Resultats auf Sponsoren, Fahrzeug etc. kalkuliert. Zwischen den Einsätzen haben Sie Gelegenheit, das Fahrzeug auf freigegebenen Strecken testen zu lassen und neue Einstellungen vorzunehmen.



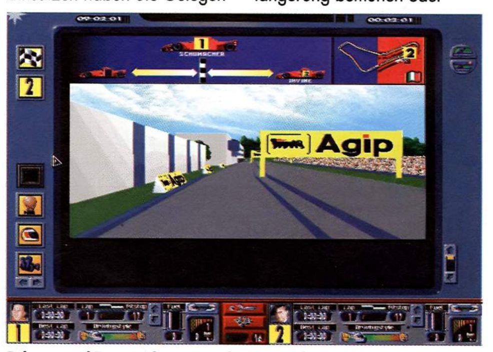
Der GPM 2 zeigt WM-Läufe grundsätzlich aus der Vogelperspektive. Ein Schieberegler beeinflußt die Ablaufgeschwindigkeit dieser Phase.

Personal

Chefkonstrukteur, Chefingenieur, Chefmechaniker und PR-Manager – so setzt sich Ihre Führungsmannschaft im GPM 2 zusammen. Alle Angestellten sind in mehreren Qualitätsabstufungen erhältlich – je erfahrener und erfolgreicher, desto höher die Gehälter. Um beispielsweise die Entwicklung eines neuen Chassis voranzutreiben oder die Sponsorenbetreuung zu verbessern, können Sie zusätzliches Personal einstellen. Rechtzeitig vor dem Auslaufen der Verträge müssen Sie sich um eine Vertragsverlängerung bemühen oder



Eine derartige Grafik-Qualität würde vielen „echten" Rennsimulationen gut zu Gesicht stehen: Für Pole Position wurde eine eigene 3D-Engine entwickelt.



Polygone und Texturen bestimmen die 3D-Ansicht des F1 Manager 96. Die Rennen können aus verschiedenen Blickwinkeln verfolgt werden.

nach einem Ersatz Ausschau halten, damit Ihre wichtigsten Abteilungen in der nächsten Saison nicht unbesetzt bleiben. Bei den Verhandlungen geben Sie ein Angebot (Grundgehalt, Prämie etc.) ab und warten auf die Reaktion des Umworbenen ab. Fünf Ingenieure (zuständig für Design, Produktion, Aerodynamik, Montage und Rennen) umfaßt hingegen das Team beim F1 Manager 96. Wer es sich leisten kann, stellt einen eigenen Personalchef ein, der alle Angelegenheiten rund um Ihre Angestellten (Einstellungen, Entlassungen etc.) in Eigenregie abwickelt. Die Angestellten eines Pole Position-Teamchefs unterliegen einem recht ausgefeilten „Streßsystem", das auch für die Fahrer gilt: Die Moral des Teams ergibt sich aus den gewährten Urlaubstagen, den täglichen Arbeitsstunden, den Arbeitstagen pro Woche und den ausgezahlten Prämien. Im Rahmen der Pole Position-Personalverwaltung müssen Sie außerdem einstellen, wieviel Zeit Ihre Fahrer im Fitneßstudio verbringen und wie viele Stunden für PR-Veranstaltungen (Autogrammstunden etc.) und Lehrgänge reserviert werden.

Fahrerinformation

	Grand Prix Manager 2	Pole Position	F1 Manager 96
Nationalität	■	■	■
Debüt		■	
Ledig/Verheiratet		■	
Anzahl der Kinder		■	
Geburtsjahr/Alter	■	■	■
Gewicht		■	■
Größe			■
Fahrerstatus	■	■	■
Gewonnene Weltmeisterschaften	■	■	■
Gewonnene Grand Prix	■	■	■
WM-Punkte (gesamt)	■	■	■
Pole Positions (gesamt)	■	■	■
Gefahrene Grand Prix (gesamt)	■	■	■
Rennen beendet		■	■
Anzahl der schnellsten Runden	■		■
Unfälle			■
Vertragsdauer	■	■	■
Vertragsbedingungen		■	■
Grundgehalt	■	■	■
Prämien/Boni	■	■	■
Aggressivität			■
Charakter	■	■	■
Ehrgeiz	■		
Erfahrung	■		■
Fahren bei Nässe	■		
Führungsqualität	■		
Glück	■		
Intelligenz	■		■
Kondition/Fitness	■		■
Konzentration			■
Motivation/Moral	■	■	■
Schnelligkeit	■		
Talent			■
Überholen	■		
Zuverlässigkeit	■		

Vertragsverhandlungen

Das Anwerben von Fahrern läuft bei allen drei Programmen gleich ab: Sie nennen Ihre Gehaltsvorstellungen, legen etwaige Siegprämien fest, entscheiden sich für eine Laufzeit und diktieren die Siegbedingungen (z. B. "Mindestens 3 x Platz 1"). Im Dialog-System nähern sich die gegenseitigen Positionen allmählich an, und es kommt im Idealfall zum Vertragsabschluß. Netter optischer Einfall von Ascaron: Zwei kleine Flitzer auf einer Autorennbahn signalisieren während des Gesprächs, inwieweit Sie sich mit dem Fahrer handelseinig sind.

Sponsoring

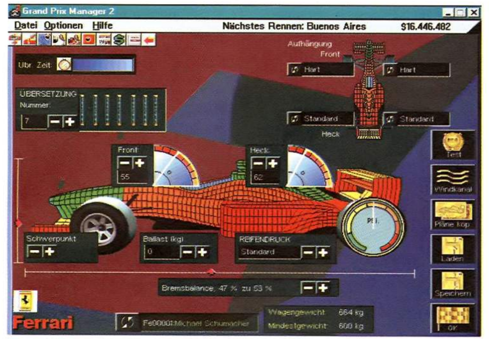
Ungemein realistisch geht's beim F1 Manager 96 zu: Alle wichtigen Sponsoren (darunter Bitburger, Dekra, RTL, Red Bull u.v.a.) können angeworben und „gepflegt" werden. An Werbeflächen können neben dem Auto (18 Stellen) auch Helm (7) und Kappe (2) sowie der Overall (16) mit bunten Aufklebern tapeziert werden. Fünfmal dürfen Sie einem potentiellen Sponsor ein Angebot unterbreiten. Nach dem fünften „Korb" müssen Sie ihn erst wieder durch intensive Fürsorge und Gut-Zureden zur Aufnahme von Gesprächen überreden – und das dauert. Wer sich eine einstellbare Zeitspanne lang intensiv um einen potentiellen Gönner bemüht, kann das Interesse des umworbenen Unternehmens wecken. Daraus und aus dem Angebot ergibt sich dann die Aufmerksamkeit und die Kooperationsbereitschaft eines Anwärters. Ausgewählte Flächen auf Fahrzeug (5), Helm (5) und Overall (12) können Sie den Werbeagenturen anbieten. Die Flächen werden nicht pro Saison, sondern für eine bestimmte Anzahl von Rennen vergeben; nach Pole Positions und Podiumsplätzen werden Sie sich vor Anfragen kaum retten können. Von den Erfolgen hängt natürlich auch die Höhe der Geldbeträge ab, die Ihnen überwiesen werden. Ebenso wie der F1 Manager 96 greift auch Pole Position auf reale Markenartikler zurück – hier entscheidet die Qualität des Vermittlers über die Höhe des Angebots und die zu zahlende Provision. Wer sich für einen „Billigen Makler" entscheidet oder gar völlig auf einen Agent verzichtet, zahlt zwar eine verschwindende Gebühr (bzw. überhaupt keine), doch mit millionenschweren Zuschüssen dürfen Sie in diesen Fällen nicht rechnen. 28 Flächen auf Fahrzeug, Overall und Helm stehen dabei zur Disposition.

Merchandising (Fanartikel)

Für 20 verschiedene Artikel können Sie beim GPM 2 Lizenzen vergeben – angefangen vom Schlüsselanhänger über Modell-Autos bis hin zu T-Shirts und Baseball-Kappen. Dabei wird zwischen profitablen (z. B. Lizenzen für Spielwaren) und imagetauglichen Werbeträgern (z. B. Bekleidung) unterschieden; letztere bringen Ihnen also kein Geld ein, sondern können dem Ruf und dem Bekanntheitsgrad Ihres Teams zuträglich sein. Keine derartigen Unterschiede macht der F1 Manager 96: Bei den 21 Produkten bestimmen Sie nicht nur den Verkaufspreis, sondern auch die Qualität, indem Sie einfach den Einkaufspreis der Materialien erhöhen. Elf Artikel befinden sich im Sortiment von Pole Position. Vorteil: Sie sind weder vom Wohlwollen der Hersteller abhängig noch gehen Sie dabei ein Risiko ein. Sie geben Ihre gewünschte Marge



Rückgrat der Rennstall-Einnahmen: Die Werbeflächen auf Auto, Kappe, Helm oder Overall bieten Sie interessierten Sponsoren an (hier: F1 Manager 96).



Vom Reifendruck über die Aufhängung bis hin zum Winkel der Front-/Heckspoiler reicht die Palette der Setup-Möglichkeiten beim GPM 2.



Sternhagelvoll: Die Fahrer werden in verschiedenen Disziplinen bewertet.

ein und legen die Einkaufspreise fest – fertig. Da Sie keine expliziten Bestellungen tätigen, können Sie auch nicht auf dem Zeug sitzenbleiben.

Verträge

Benzin, Reifen, Ersatzteile, Motoren – jedes Formel 1-Team ist auf Zulieferer angewiesen, die essentielle Komponenten zur Verfügung stellen. Der (Treib-) Stoff, aus dem die Träume vom WM-Sieg sind, stammt zum Beispiel von Agip, Elf, Mobil, Petronas, Sasol, Shell oder Total. Eventuell werden Ihnen manche Teile (z. B. Motoren, Reifen) sogar kostenlos überlassen, falls sich der Hersteller davon einen Werbeeffekt verspricht oder sich im Glanz Ihres Erfolges mitsonnen will. Und das Ferrari-Team wird die Triebwerke kaum von Renault oder Peugeot beziehen. Der GPM 2 bietet (fiktive) Lieferanten in mehreren Qualitätsstufen an, mit denen die Konditionen vor der Saison individuell ausgehandelt werden müssen. Hat Ihre Mannschaft in der vorhergehenden Saison lediglich mit Negativ-Schlagzeilen geglänzt, können Ihnen prominente Motoren-Lieferanten (Renault, Ford etc.) die Kooperation verweigern – auch wenn Sie noch so horrende Summen bieten. Beim F1 Manager 96 können Sie gegenüber zögerlichen Wunsch-Lieferanten zumindest Versprechungen über den voraussichtlichen Erfolg (d. h. die zu erwartenden WM-Punkte) abgeben. Und wenn selbst das nichts hilft, spendiert man Werbeflächen oder winkt mit nicht zu knapp bemessenen Geldscheinbündeln. Bei Pole Position werden Verträge auch mit den Herstellern von Bremsen, Kühlsystemen usw. abgeschlossen; ein separater „Teilemarkt" gewährleistet den Zugriff auf die (veralteten) Teile der vergangenen Saison.

Entwicklung

Was man aus Kohlefaser, Aluminium, Titan und einigen fähigen Ingenieuren so alles zaubern kann, beweist die hauseigene Entwicklungsabteilung. Gleich mehrere Divisionen sind beim F1 Manager 96 für die Entwicklung, Produktion und Montage von Bauteilen zuständig.

- In der Design-Abteilung werden, ausgehend von den vorhandenen Bauteilen, weitere Modelle konzipiert.
- Die Fabrik kümmert sich um die Produktion von Monocoques, Benzintanks oder Heckflügeln.
- Das Lager verwaltet sowohl fertig produzierte als auch zugekaufte Module.
- In der Montage-Halle kaufen Sie Komponenten (Bremsen, Getriebe, Bugkonus etc.) ein, bauen sie zusammen, reparieren oder entsorgen sie.
- Im Setup können Sie letzte Detailänderungen vornehmen; eine Übersicht zeigt alle verwendeten Teile.

Einen bestimmten Prozentsatz ihrer Zeit verbringen die GPM 2-Ingenieure mit der Entwicklung des Chassis für die kommende Saison. Zeichnet sich ab, daß die Zeit bis zum nächsten Saisonstart knapp wird, können Sie das Forschungspensum erhöhen oder zusätzliche Leute einstellen. Für die Entwicklung der sogenannten „Fahrhilfen" (ABS, halbautomatisches Getriebe etc. – siehe Rubrik „Tuning") wird ein gewisser Prozentsatz an Ingenieuren, Mechanikern und Konstrukteuren abgestellt; Eigenentwicklungen können in gemieteten oder selbstgebauten Anlagen hergestellt werden. Pole Position-Teamchefs legen zunächst den Etat der Entwicklungsabteilung fest und weisen dann einzelnen Bauteilen die gewünschte Zahl an Konstrukteuren zu: Motor, Elektronik, Getriebe, Chassis, Aufhängungen, Aerodynamik, Kühlsysteme, Bremsen und Spoiler werden von Ihren Angestellten optimiert. Der Menüpunkt „Prototypen" führt langfristig zur Produktion komplett neuer Module.

Testabteilung

Da sind sich alle drei Programme einig: Getestet wird wahlweise auf einer Rennstrecke oder im Labor (d. h. Windkanal). Vergleichsweise wenige verwertbare Infos liefert der Windkanal des F1 Manager 96: Gerade mal die Flügelwinkel dürfen Sie justieren. Die mitprotokollierten Ergebnisse (Nur Flügel, Nur Aufhängung, Gesamt) liefern Anhaltspunkte für das optimale Setup. Ein eigener Motoren-Prüfstand ist bei Pole Position für die Justierung von Drehzahlbegrenzung, Hubraum und Gemisch zuständig; angezeigt werden Drehzahl, Benzinverbrauch, Verschleiß und Wirkungsgrad. Beim Testlauf auf einer Strecke werden Infos über die Motor- und Reifentemperatur, Drehzahl, aktuelle Geschwindigkeit, Rundenzeit, Benzintank, Verbrauch, Andruck, Kurvengeschwindigkeit, Pulsfrequenz des Fahrers (!) und die



Ausschnitt aus dem Pole Position-Büro. Durch Anklicken der Möbelstücke (z. B. Wandbild => Personalabteilung) gelangen Sie in die Untermenüs.



Nach einem Rennen werden abgenutzte Bauteile ersetzt (GPM 2).



Im Windkanal testen Sie u. a. die Flügel-Einstellungen (F1 Manager 96).

Höchstgeschwindigkeit angezeigt. Die Angaben taugen aber lediglich dazu, um festzustellen: „Was taugt der Wagen eigentlich?". Das ausführlichste Testprogramm durchläuft ein Formel 1-Wagen bei GPM 2: Wenn Sie Ihren Boliden auf der Piste einige Runde drehen lassen, dürfen Sie optional Schwerpunkte vorgeben: Neben dem Training von Boxenstopps sind Untersuchungen hinsichtlich der Wagenleistung und der Zuverlässigkeit von eingebauten Neuerungen möglich. Ganz nebenbei können die Testfahrten auch dem Fahrerkönnen zuträglich sein: Je mehr Runden gefahren werden, desto besser die Routine und die Vertrautheit mit der Strecke.

Setup

Ein Formel 1-Wagen muß vor dem Rennen vor allem auf die Rennstrecke und das zu erwartende Wetter hin abgestimmt werden – erfahrungsgemäß eine Wissenschaft für sich. Langsame und schnelle Kurven, lange oder kurze Geraden, trockene oder nasse Strecke: Wer bei Details wie Heck-/Frontflügelwinkel und dem Reifendruck schlampt oder grundsätzlich auf die Standardeinstellung zurückgreift, braucht sich über mittelprächtige Plazierungen nicht zu wundern. Umgekehrt lassen sich durch langwierige Experimente mit den unterschiedlichsten Kombinationen häufig mehrere Sekunden pro Runde herausschinden. Das Ganze nennt sich dann „Setup" und gehört bei gestandenen Rennsimulationen (siehe Grand Prix 2) zu Ihren vordringlichsten Aufgaben. Und auch bei einer Wirtschaftssimulation stehen die Setups im Mittelpunkt Ihrer Rennstrategie. Die Tabelle beweist es: Beim GPM 2 können Sie an wesentlich mehr Details herumschrauben als bei den beiden Konkurrenten. Bei Testfahrten auf insgesamt 20 Grand Prix-Strecken werden die optimalen Einstellungen ermittelt und zur späteren Verwendung abgespeichert.

Tuning

Daß der spätere Weltmeister Schumacher während der Saisons 94 und 95 nicht aus den Schlagzeilen herausgekommen ist, lag nicht nur an seinen souveränen Siegfahrten, sondern auch an den nicht enden wollenden Vorwürfen hinsichtlich der Manipulationen an seinem Benetton. Als Manager können Sie das Risiko einer Disqualifikation eingehen und entgegen des jeweiligen FIA-Reglements unerlaubte Fahrhilfen einsetzen. Dazu gehören z. B. eine aktive Aufhängung, eine Antischlupfregelung, eine verbesserte Lenkung oder Aufhängung, ein halb- bzw. vollautomatisches Getriebe sowie das Anti-Blockier-System (ABS). Sowohl während als auch nach einer GPM 2-Saison kann die FIA ohne Vorwarnung die Richtlinien ändern; es lohnt sich also, sämtliche Fahrhilfen parallel zueinander entwickeln zu lassen. Fällt den Herrschaften in der FIA-Vorstandsriege nämlich plötzlich ein, daß der Formel 1 ein halbautomatisches Getriebe gerade noch gefehlt hat, können Sie Ihre Eigen-Entwicklung wie ein Kaninchen aus dem Zauberhut ziehen. Bei Pole Position darf man – auch ohne konkreten Verdacht – jederzeit gegenüber der FIA einen Verdacht äußern. Das „Tuning" geschieht bei der Ascaron-WiSim direkt an der Rennstrecke: Manipulationen am Gewicht von Fahrzeug, Reifen und Spoilern sind ebenso möglich wie Trickserien auf Software-Ebene. Oder man versieht das Benzin mit illegalen Zusatzstoffen.

Rennstrategie

Bei der Teambesprechung von Pole Position werden konkrete Losungen ausgegeben: „Durchkommen ist alles", „Unter die ersten 10 bzw. 20", „Mindestens Platz X", „Nur ein Sieg zählt" und „Fahrer X deckt Fahrer Y" – so lauten einige der Anweisungen an Ihre Fahrer. Auf vier Direktiven beschränkt sich der F1 Manager 96: „Position halten", „Im Ziel ankommen", „Teamkollege durchlassen" und „Verfolger aufhalten". Beim GPM 2 können Sie die Anweisungen sowohl vor als auch während des WM-Laufs durchgeben (siehe "Einflußmöglichkeiten ins Rennen"). Gemeinsamkeit aller drei getesteten Spiele: Vor dem Startschuß wird über Anzahl und Abfolge der Boxenstopps, die Reifensätze und die einzufüllende Benzinmenge entschieden.

Das Rennen

Bei jeder Simulation haben Sie grundsätzlich die Wahl, welche Phasen eines Rennens (Freies Training, Qualifikation, Warm-

Setup-Möglichkeiten

	Grand Prix Manager 2	Pole Position	F1 Manager 96
Aufhängung	■		■
Ballast	■		
Bremsbalance	■		■
Frontflügel (Winkel)	■	■	■
Heckflügel (Winkel)	■	■	■
Motor: Drehzahlbegrenzung		■	
Motor: Gemisch		■	
Motor: Hubraum		■	
Reifendruck	■		
Schwerpunkt	■		
Übersetzungsverhältnis	■	■	





Wie schnell einige Bauteile designt werden, hängt u. a. davon ab, wie viele Ingenieure Sie den einzelnen Entwicklungs-Teams zuweisen.

Up, Paraderunde, Rennen) Sie höchstpersönlich durchexerzieren wollen. Sämtliche Abschnitte können Sie auf Wunsch vom Computer berechnen lassen, ohne selbst eingreifen zu müssen. Wer beim Qualify lieber eigenmächtig die Wagen losschickt oder auf Wetterveränderungen reagieren will, der darf selbst am „Regiepult" Platz nehmen. Der „Schnelle Modus" von Pole Position macht seinem Namen alle Ehre: Alle Wagen samt Fahrer und Rundenzeit werden in einer Tabelle angezeigt; innerhalb weniger Sekunden ist die Show auch schon vorbei. Im „Mittleren Modus" verfolgen Sie den WM-Lauf aus der Vogelperspektive und bekommen wichtige Szenen (Unfälle, Überholmanöver etc.) als VGA-Sequenz vorgesetzt; ein Boxenstopp-Button läßt Sie im Notfall intervenieren. Der „Langsame Modus" simuliert schließlich das gesamte Rennen und geizt nicht mit spektakulären Kamera-Einstellungen. Über eine eigens entwickelte 3D-Engine für die Rennsequenzen verfügt neben Pole Position auch der F1 Manager 96: Ebenso wie bei den beiden Konkurrenten läßt sich die Dauer des Rennens mittels Zeitraffer auf wenige Sekunden reduzieren. Mehrere Kamera-Perspektiven zeigen jene Wagen bzw. Stellen, die Sie am brennendsten interessieren: Mit zwei Pfeil-Buttons schalten Sie zwischen den Blickwinkeln durch und nehmen auf Tastendruck den Führenden (oder einen beliebigen anderen Wagen) ins Visier. Was RTL und DF1 veranstalten, können Sie schon lange: Zusätzlich zur „Vogelperspektive" ist es auch möglich, quasi am Steuer der Rennwagen Platz zu nehmen, d. h. Sie verfolgen das Rennen aus Sicht der Onboard-Kamera. Mit den Funktionstasten kontrollieren Sie die Detailfülle, schalten Schattierungen ein und aus und wechseln zwischen den beiden angebotenen Auflösungen. Der GPM 2 zeigt die Rennen grundsätzlich aus der Vogelperspektive, wobei Sie wie von einem Hubschrauber aus auf die gesamte Rennstrecke blicken und beobachten, wie winzige „Modellautos" über den Parcours rasen. Mit dem „Rennsteuerungsregler" läßt sich die Ablaufgeschwindigkeit fast stufenlos einstellen. Alternativ zu dieser Darstellung ist es auch möglich, einen Übersichtsbildschirm einzublenden, der u. a. sämtliche Fahrzeuge inklusive deren Positionen anzeigt. In beiden Modi versorgt Sie ein „Fernsehmonitor" auf Wunsch mit TV-gerechten, aber recht kurzen 3D-Sequenzen in gerenderter Form.

Telemetrie

Daß Telemetrie nicht gleich Telemetrie sein muß, wird beim Blick in die Handbücher deutlich: Der F1 Manager 96 stellt den Andruck und die Geschwindigkeit des Wagens in Form zweier Linien dar. Eine beliebige Runde darf gespeichert und im Entwicklungsbüro wieder abgerufen werden. Die Telemetrie des GPM 2 dient der Feststellung, in welchen Streckensegmenten man Zeit gegenüber der Vorrunde verliert. Zu diesem Zweck werden die aktuelle, die bisher schnellste und der Unterschied beider Runden grafisch dargestellt. Bei WM-Läufen liefert Pole Position die Auswertungen von Fahrzeug-Daten nur in Form von Tabellen, nicht aber als Diagramm. Zu diesem Zweck müßten Sie sich auf den Motorenprüfstand oder auf die Teststrecke begeben.

Informationen während des Rennens

Die Tabelle macht deutlich, wo die Unterschiede der drei Programme hinsichtlich der Informationsfülle während eines Weltmeisterschaftslaufs liegen. Ergebnis: Pole Position und der F1 Manager 96 versorgen Sie mit den detailliertesten Angaben zu den Rennbedingungen und der Strecke; bei den statistischen Werten liegen die Spiele von MicroProse und Software 2000 in etwa gleichauf. Etwas einfacher hätte man beim GPM 2 allerdings den Zugang zu diesen Daten lösen können: Mit einer „Multifunktions-Schaltfläche" schalten Sie zwischen drei Button-Leisten hin und her, die wiederum Fenster oder ganze Bildschirme mit Übersichten und Grafiken einblenden. Standard bei GPM 2 und Pole Position, beim F1 Manager 96 erst seit Version 2.0 von Relevanz: Das Wetter (Sonnig, Bewölkt, Nieselregen, Regen, Platzregen) kann sich während des Rennens ändern – und das sorgt wiederum für Hochbetrieb in der Boxengasse, da z. B. die Slicks schnellstens gegen Regenreifen ausgetauscht werden müssen.

Rennstall

Kürzere Entwicklungs- und Produktionszeiten, kostengünstigere Produktion von Komponenten und exakte Test-Ergebnisse – dies sind Ihre Vorteile, wenn Sie sich zum Ausbau Ihres Rennstalls entschließen. Werden die Anlagen intensiv genutzt, können sich die Baukosten sowie die monatlichen Unterhaltskosten rasch amortisieren. Beim GPM 2 haben Sie die Wahl zwischen folgenden Ausbaustufen:



Die Feinabstimmung wird auch beim F1 Manager 96 im Setup erledigt: Eine Übersicht listet alle eigenen und zugekauften Bauteile auf.

Renn-Informationen

	Grand Prix Manager 2	Pole Position	F1 Manager 96
Fahrerposition	■		■
Fahrername	■		■
Gefahrene Runden/Runden gesamt	■		■
Benzin	■		
Benzinverbrauch		■	
Reifenzustand	■	■	■
Reifentemperatur		■	
Nachrichten-Fenster	■		
Motor-Temperatur		■	
Motor-Zustand		■	■
Boxenstrategie (Boxenstopps)	■		
Telemetrie	■		■
Drehzahl		■	
Andruck		■	
Maximale Querbeschleunigung		■	
Kurvengeschwindigkeit		■	
Pulsfrequenz des Fahrers		■	
Aktuelle Geschwindigkeit	■	■	■
Zeitunterschied am Ende der letzten Runde	■	■	
Ausgeschiedene Wagen	■		
Schnellste Runden	■	■	■
Dauer des letzten Boxenstopps	■		■
Dauer des kürzesten Boxenstopps			■
Boxenstoppzeiten aller Konkurrenten im Vergleich	■		
Zahl der absolvierten Boxenstopps			■
Startaufstellung	■		■
Wagendaten (Rennposition, Reifen, Zeiten, Boxenstopps etc.)	■		■
Rundenzeiten aller Fahrer	■		■
Position nach Runden	■		
Positionen (Vorder- und Hintermänner)	■		
Spitzenwagen (erste sechs Positionen im Vergleich)	■		
Durchschnitts-Geschwindigkeit der letzten Runde			■
Durchschnitts-Geschwindigkeit der schnellsten Runde			■
Rückstand hinter dem Führenden			■
Rückstand hinter dem Führenden in der vorigen Runde			■
Durchschnittsgeschwindigkeit			■
Beste Rundenzeit		■	■
Wetter	■	■	■
Temperatur		■	■
Windgeschwindigkeit			■
Windrichtung			■
Luftfeuchtigkeit		■	■
Luftdruck		■	
Regenwahrscheinlichkeit			■
Regenmenge			■
Temperatur der Rennstrecke			■
Allgemeine Informationen über die Rennstrecke	■	■	■

- **CAD-Netz** (Computergestützte Konstruktion)
- **CAM-Netz** (Computergestützte Fertigung)
- **Kohlenstoff-Faser-Fertigungseinheit** (für Teile der Karosserie, z. B. Heckflügel)
- **Windkanal** (erspart Mietkosten für externen Windkanal)
- **Fertigungseinheit** (für interne Module, z. B. Schaltung)
- **Testgestell** (reduziert Testfahrten)

Stehen Ihnen bestimmte Einrichtungen nicht zur Verfügung, müssen Sie diese für horrende Beträge anmieten, um beispielsweise eine individuelle Aufhängung entwickeln und herstellen zu können. Pole Position beschränkt den Gebäude-Aspekt auf eine Vergrößerung von Büro und Lager; die Notwendigkeit einer Erweiterung ergibt sich aus der prozentualen Auslastung des Komplexes. Beim F1 Manager 96 sind sämtliche Anlagen bereits vorhanden; die ursprünglich von Software 2000 angekündigte „Gebäude-Verwaltung" wurde in letzter Sekunde ersatzlos gestrichen.



Beim F1 Manager 96 wird um jede Mark Fahrer-Gehalt gerungen.

Einflußmöglichkeiten ins Rennen

Ein plötzlicher Wetterwechsel oder alarmierende Telemetrie-Daten können es erforderlich machen, einen der Fahrer sofort an die Box zu rufen. Beim GPM 2 ist dies jederzeit möglich. Auch Fahreranweisungen sind denkbar: „Position halten", „Wagen blockieren" und „Fuß vom Gas" sind gängige Anordnungen, durch die z. B. das angeschlagene Material geschont werden kann. Mehrere Schieberegler sind für die Fahranweisungen, den Benzin- und Reifenverbrauch zuständig: Sie können einen Fahrer damit anweisen, nicht aufs Material Rücksicht zu nehmen, sondern voll auf die Tube zu drücken. Ganz ähnlich funktioniert die Kommunikation mit den Pole Position-Fahrern: Per Funkspruch werden Kommandos wie „Komm an die Box", „Geh aus dem Windschatten", „Überhol Deinen Vordermann" oder „Laß Deinen Hintermann vorbei" erteilt. Der F1 Manager 96 läßt Sie während des Rennens je-



Das vorbildlich strukturierte Hauptmenü des GPM 2: Beim Anklicken eines Icons klappt eine Übersicht mit thematisch verwandten Menüs herunter.



derzeit die „Aggressivität" des jeweiligen Chauffeurs einstellen; per Button erreichen Sie auch bei dieser WiSim einen außerplanmäßigen Boxenstopp.

Benutzeroberfläche

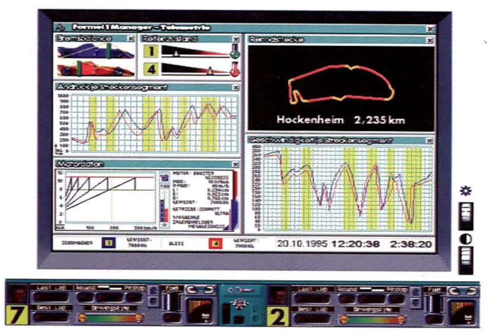
Ohne das seit neuestem beiliegende „Zusatz-Handbuch" und der darin enthaltenen Schritt-für-Schritt-Anleitung wäre für den F1 Manager 96-Einsteiger garantiert keine „gute Unterhaltung" (Software 2000-Slogan), sondern eher Frust vorprogrammiert. Bedenkliche Mängel im Spieldesign sind häufig Anlaß für Verwünschungen dritten Grades: Einfachste Vorgänge wie das Betanken des Rennwagens sind derart versteckt, daß man selbst nach Durchforsten des Standard-Handbuchs noch hilflos durch die Menüs klickt. Alle Funktionen, verteilt auf drei Abteilungen (Büro, Entwicklung, Rennen), verstecken sich hinter Icons, die wiederum nur beim Vorbeihuschen des Mauscursors sichtbar werden. Erst nach einigen Stunden weiß man „intuitiv", daß man ein Rennen beispielsweise über das Menü „Termine" startet. Durch Festhalten der linken Maustaste werden alle Icons auf einen Blick angezeigt. Abteilung „Gut gemeint": Etliche Bildschirme sind durch Buttons mit anderen Menüs verknüpft, was aber letztendlich nur für Verwirrung („Wo bin ich hier eigentlich?") sorgt. Daß z. B. das Setup gleich auf mehreren Screens erledigt werden kann, entbehrt jeglicher Vernunft – weniger wäre hier mehr gewesen. Etwas zugänglicher ist da schon Ascarons Pole Position, das seine Funktionen leider auch hinter dem Inventar eines Manager-Büros versteckt. Auf zwei Bildschirme (zwischen denen man munter mit der rechten Maustaste hin- und herwechseln darf) verteilt sich die geballte Fülle an Features – viel Spaß beim fröhlichen Menü-Suchen. Das bei weitem simpelste und übersichtlichste Interface haben sich die Designer des GPM 2 einfallen lassen. Die beruhigend wenigen Buttons und Icons des Hauptmenüs können frei auf dem Bildschirm verteilt werden; sämtliche weiterführenden Menüs präsentieren sich aufgeräumt und sind beinahe selbsterklärend. Zusätzlich existiert eine eigene Leiste mit Mini-Icons, die beliebig zusammengestellt werden kann. So haben Sie schnellen Zugriff auf häufig benötigte Anzeigen und Funktionen.

Statistiken

Tabellen, Statistiken, Analysen – all die Informationen, die der Formel 1-Fan von TV-Übertragungen gewohnt ist, bekommt er natürlich auch von einer Wirtschaftssimulation serviert. Die aktuelle Rangfolge in der Fahrer- und Konstrukteurs-WM gehört zu den Standards. Welche Daten sich darüber hinaus noch abrufen lassen, verrät Ihnen die Übersicht.

Ratgeberfunktion

Nicht jeder Spieler kann eine abgeschlossene Automechaniker-Lehre oder ein Ingenieurs-Studium vorweisen. Umso wichtiger ist es, daß ein solches Programm Ratgeber-Funktionen anbietet, die sowohl Einsteigern als auch ausgebufften Profis Anhaltspunkte für das optimale Setup liefern. Die Rennleiter und Werkstatt-Profis von Pole Position sagen rechtzeitig Bescheid, wenn etwas mit dem Getriebe nicht stimmt oder der Frontspoiler zu niedrig eingestellt ist. Beim GPM 2 können Sie jederzeit die Einschätzung des Chefmechanikers zu den Bereichen Motorleistung, Motorbeschleunigung, Chassis-Aerodynamik, Chassis-Inneres, Wagenzustand und Wagengewicht abrufen. Wer sich einen fähigen PR-Manager leistet, wird von ihm optimal bei der Auswahl des richtigen Sponsor-Partners beraten. Bei den Testfahrten „meckern" zudem die Fahrer, wenn ihnen an der Aufhängung oder an der Bremsbalance etwas nicht paßt. Das Beste daran: Sie geben Ihnen höchst konstruktive Hinweise („Der Frontflügel ist etwas zu niedrig."), die Sie sofort in die Tat umsetzen können. Im Dunkeln tappen läßt Sie der F1 Manager 96; hier sind Sie aussschließlich auf die Informationen des Handbuchs angewiesen.



Beim F1 Manager 96 seit Version 2.0 serienmäßig dabei: Die Telemetrie protokolliert u. a. Andruck und Geschwindigkeit je Streckensegment.

Multiplayer-Modus

Der GPM 2 unterstützt sowohl Nullmodem- (2 Spieler) als auch Netzwerk-Anbindung (4 Spieler). Für den „Direkt Link" benötigen Sie lediglich ein Nullmodemkabel und zwei Exemplare des Spiels, die Netzwerk-Variante setzt wiederum

Statistik

	Grand Prix Manager 2	Pole Position	F1 Manager 96
Gewonnene WMs (Fahrer)	■	■	
Gewonnene WMs (Teams)	■	■	
Plazierungen (alle Teams)	■	■	
Plazierungen (eigenes Team)	■	■	■
Pole Positions (ewige Tabelle)		■	
Pole Positions (laufende Saison)	■	■	■
Pole Positions (letzte Saison)		■	
Rennergebnisse (alle Rennen)		■	
Rennergebnisse (letztes Rennen)	■	■	■
Schnellste Runden			■
Transfers (alle Teams)		■	
Transfers (eigenes Team)		■	
Weltmeister 1950-1994		■	
WM-Punkte der Fahrer (ewige Tabelle)	■	■	
WM-Punkte der Fahrer (laufende Saison)	■	■	■
WM-Punkte der Fahrer (letzte Saison)		■	
WM-Punkte der Teams (ewige Tabelle)	■	■	
WM-Punkte der Teams (laufende Saison)	■	■	■
WM-Punkte der Teams (letzte Saison)		■	



Was der Formel 1-Fan zum Leben braucht, gibt's im Fanshop. Eine besonders reichhaltige Auswahl an T-Shirts und Käppis hält der F1 Manager 96 bereit.



Der Pole Position-Werkstattleiter berät Sie bei wichtigen Entscheidungen.

Windows 95 voraus.
Der Multiplayer-Modus von Pole Position verkraftet bis zu vier Spieler gleichzeitig, die sich brav abwechseln. Die Reihenfolge, in der die Teamchefs ins Spiel eingreifen, ergibt sich entweder aus einer vorher festgelegten Liste oder wird nach dem Zufallsprinzip ermittelt.

Dokumentation

Mit lässigen „Alles klar?"-Sprüchen (die scheinbar suggerieren wollen, daß Heinz-Harald himself die Anleitung verfaßt hat) verstört Software 2000 selbst den willigsten F1 Manager. Massiver Gegenwind seitens der Spieler veranlaßte den Hersteller, der Version 2.0 ein wesentlich aussagekräftigeres und verständlicheres Handbuch beizulegen. Dort wird knapp, aber sachlich das erklärt, was zuvor völlig unzureichend in Allerweltsweisheiten („Kein Geld, kein Rennen. Ich glaube, das ist der Kernpunkt.") rübergebracht werden sollte. Wesentlich ausführlicher dagegen die Dokumentation bei Pole Position: Auf rund 150 Seiten wird zwar viel gelabert, aber auch jede Schrauben-Position genauestens erklärt. Angereichert wurde die Beschreibung der Menüs mit sachkundigen Hintergrund-Informationen aus der Welt der Formel 1 – da können Sie beim nächsten Fachgespräch mächtig auftrumpfen. Verständlich, kompakt und in völlig ausreichendem Umfang beschreibt MicroProse seinen Manager. Besonders lobenswert: Im Anhang B der ca. 90 Seiten starken Broschüre werden dem Spieler jede Menge Tips und Tricks verraten.

Atmosphäre (Realitätsnähe/Aktualität)

Der F1 Manager 96 basiert auf dem FIA-Reglement des Jahres 1996, während Ascaron gar auf das Datenmaterial der Saison 1995 zurückgreift. Im Gegensatz zum GPM 2 (Saison ´96) werden Sie in beiden Fällen niemals mit Regel- bzw. Tournee-Änderungen im Laufe einer Saison konfrontiert. Was Ihnen bei der MicroProse-Simulation allerdings jederzeit passieren kann: Die FIA verbietet beispielsweise Schaltungen einer bestimmten Kategorie (d. h. alle bisherigen Tests und Setups werden eventuell wertlos) oder streicht den Grand Prix von Monaco aus dem Kalender, um stattdessen im spanischen Jerez Hof zu halten. Hinsichtlich der Rundenzeiten bei Qualify und Rennen halten sich die drei Spiele weitgehend an die Realität – gravierende Abweichungen gegenüber den „echten" Resultaten der jeweiligen Saison konnten wir nicht feststellen.

Fazit

Wir haben einen Gewinner: Den Grand Prix Manager 2 von MicroProse. Kein anderes Programm seiner Klasse ist so übersichtlich aufgemacht, so einfach zu bedienen, derart anpassungsfähig und bietet eine solche Vielfalt an Features. Allein die Setups sind ein unerschöpflicher Quell für Tuning-Fans: Groß ist die Freude, wenn die Meldung „Neue Bestzeit" auf dem Bildschirm erscheint, nachdem man intensiv an der Bremsbalance herumexperiment hat. Abgesehen von einigen minderschweren Bugs (Beispiel: Irvine fällt in Runde 20 aus, die Zeitung jubelt „Erste Punkte für Irvine!") und der nervigen Sprachausgabe kassiert der Grand Prix Manager 2 die Empfehlung der PC Games-Redaktion. Praktisch wäre es allenfalls gewesen, einzelne Abteilungen automatisieren zu können: Wer sich nicht um das Sponsoring oder die Vertragsverhandlungen kümmern will, sollte die Möglichkeit haben, diese Bereiche an den Computer zu delegieren. Unerfüllter Wunschtraum vieler Fans ist nach wie vor eine Verknüpfungsmöglichkeit zwischen der Rennsimulation F1 Grand Prix 2 und dem Grand Prix Manager 2 – vielleicht läßt sich MicroProse doch noch irgendwann dazu hinreißen. Abgeschlagen auf den Plätzen 2 und 3: der F1 Manager 96 und Pole Position. Bei Pole Position enttäuschen vor allem die (aus heutiger Sicht) unansehnlichen Rennsequenzen, die veraltete 95er Lizenz und die vergleichsweise wenigen Funktionen, wodurch sich die Vorgänge allzuschnell wiederholen. Mehr Gameplay-Vielfalt bietet der F1 Manager 96, der aber unter einer viel zu chaotischen Benutzeroberfläche leidet und daher einer dringenden Überarbeitung bedarf. Wen wundert's, daß ein F1 Manager 98 bereits in Planung ist.

Petra Maueröder

Boxenstop

Beim F1 Manager 96 dürfen Sie selbst Hand anlegen: Der Pitstop präsentiert sich als eine Art „Echtzeit-Sequenz". Die Vorgänge im einzelnen:

- Tafel ins Blickfeld des Fahrers halten
- Aufbocken des Wagens
- Tankstutzen ansetzen
- Schrauben abdrehen
- Alte Räder entfernen
- Neue Räder ansetzen
- Schrauben andrehen
- Tankstutzen entfernen
- Wagen abbocken
- Tafel entfernen

Wichtig ist nicht nur, daß dieses Prozedere möglichst schnell vonstatten geht, sondern auch, daß die richtige Reihenfolge eingehalten wird. Kommen Sie mit den Buttons durcheinander, prescht der Fahrer eventuell los, bevor die Räder angeschraubt wurden. Sinn und Zweck der Übung: Wenn Sie diesen Vorgang ausgiebig trainiert haben und ihn fast im Schlaf beherrschen, können Sie bessere Pitstop-Zeiten herauschinden – und in dieser Branche kommt es ja buchstäblich auf jede Hundertstelsekunde an. Wer solche „Action"-Sequenzen erfahrungsgemäß nicht ohne Einnahme von Herztropfen übersteht, darf die Boxenstopps optional auch automatisch erledigen lassen.





Im Vergleich

	Grand Prix Manager 2	Pole Position	F1 Manager 96
Hersteller	MicroProse	Ascaron	Software 2000
Erschienen	Frühjahr 97	Winter 95/96	Sommer 96
Hardware-Voraussetzungen	486 DX-33, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM	486 DX-33, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM	486 DX-33, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM
Betriebssystem	Windows 3.1/95	DOS	DOS
Festplatten-Platz	ca. 60 MB	ca. 40 MB	ca. 60 MB
Sprache Spiel	deutsch	deutsch	deutsch
Sprache Handbuch	deutsch	deutsch	deutsch
Anzahl der Spieler	max. 4	max. 4	1
Kollisionen/Unfälle	ja	ja	ja
Wetterwechsel während der Rennen	ja	ja	ja
Ausfälle während der Rennen	ja	ja	ja
Kommunikation mit den Fahrern	ja	ja	ja
ALLGEMEINES			
Abstufung des Schwierigkeitsgrads	sehr gut	gut	gut
Anpassungsfähigkeit	sehr gut	mangelhaft	mangelhaft
Benutzerfreundlichkeit	sehr gut	befriedigend	ausreichend
Dokumentation	sehr gut	gut	befriedigend
Einsteigerfreundlichkeit	sehr gut	gut	ausreichend
Installationsprogramm	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Multiplayer-Modus	sehr gut	gut	nicht vorhanden
Ratgeber-Funktion	sehr gut	sehr gut	mangelhaft
Spielmodi	sehr gut	gut	gut
Transparenz der Auswirkungen	sehr gut	befriedigend	befriedigend
Übersichtlichkeit	sehr gut	befriedigend	ausreichend
GAMEPLAY			
Ausbaufähigkeit des Rennstalls	sehr gut	befriedigend	ungenügend
Boxenstopps	gut	befriedigend	sehr gut
Einflußmöglichkeiten im Rennen	sehr gut	sehr gut	befriedigend
Entwicklung	sehr gut	gut	sehr gut
Finanzen	gut	gut	befriedigend
Forschung und Entwicklung	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Informationen während des Rennens	gut	sehr gut	sehr gut
Merchandising	sehr gut	gut	sehr gut
Nachrichten	sehr gut	sehr gut	ungenügend
Personalverwaltung	sehr gut	sehr gut	gut
Setups	sehr gut	gut	ausreichend
Spionage bei der Konkurrenz	sehr gut	sehr gut	nicht vorhanden
Sponsoring	gut	sehr gut	sehr gut
Statistiken	gut	sehr gut	gut
Strategieplanung vor dem Rennen	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Telemetrie	sehr gut	mangelhaft	gut
Tests	sehr gut	gut	ausreichend
Unerlaubtes „Tuning"	sehr gut	gut	nicht vorhanden
Verträge mit Zulieferern	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Vertragsverhandlungen	sehr gut	sehr gut	sehr gut
REALITÄTSNÄHE			
Rundenzeiten im Vergleich zur Realität	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Ergebnisse im Vergleich zur Realität	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Sponsoring im Vergleich zur Realität	unbefriedigend	sehr gut	sehr gut
Daten	Saison 96	Saison 95	Saison 96
PRÄSENTATION			
Darstellung der Rennen	sehr gut	sehr gut	befriedigend
Sound/Musik	befriedigend	sehr gut	
Sprachausgabe	ausreichend	ausreichend	ausreichend
Gesamt	**sehr gut**	**gut**	**befriedigend**

Grand Prix 2

Grand Prix 2 wanderte inzwischen über 250.000 Mal über den Ladentisch. Kaum ein Programm transportiert derart spektakulär die actiongeladene Atmosphäre des Formel 1-Zirkus und garantiert keinem anderen Programm gelingt das bisher derart realistisch. Wie Sie die 16 Originalkurse am besten bewältigen, erfahren Sie in unserer Mammut-Komplettlösung.



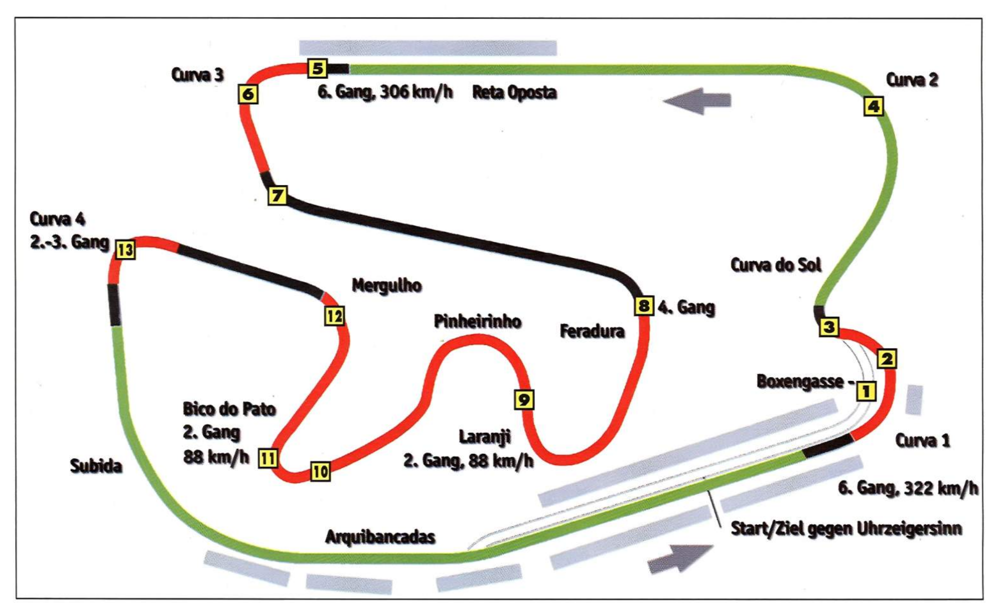
GRANDE PREMIO DO BRAZIL Interlagos, 27. März

Strategie

Beim Auftaktrennen in Interlagos sind die beiden langen Geraden der Schauplatz des Geschehens, denn nirgendwo sonst bieten sich bessere Überholmanöver. Um also in den Geraden angreifende Gegner hinter sich zu lassen, müssen Sie mit geringem Anpreßdruck fahren. Sie können Ihre Gegner nur überholen, wenn Sie den Windschatten der vor Ihnen fahrenden Fahrzeuge richtig ausnutzen. Da das Überholmanöver bei fehlerfreiem Fahren der Konkurrenz nahezu unmöglich ist, ist es von größter Bedeutung, einen guten Startplatz herauszufahren. Sollten Sie die Pole innehaben, dürfte einem Sieg nur noch Ihre Unaufmerksamkeit im Wege stehen. Planen Sie so wenige Boxenstopps wie möglich ein! Selbst das Überrunden der langsamen Boliden ist ein schwieriges Unterfangen, bei dem Sie eine Menge Zeit verlieren.

Streckengrafik

Um auf Anhieb die besten Überholmöglichkeiten zu erkennen, haben wir die Streckengrafiken farbig unterlegt. Rot bedeutet, hier bietet sich keine Möglichkeit, einen Gegner hinter sich zu lassen. Bei den grünen Abschnitten haben Sie, korrektes und mutiges Fahren vorausgesetzt, mäßige bis sehr gute Chancen, den Gegnern eine Lehrstunde in Sachen Überholen zu geben, aber auch überholt zu werden. Genauere Einzelheiten hierzu entnehmen Sie bitte den ausführlichen Streckenbeschreibungen.







Am Ende der Zielgeraden sollten Sie knapp 315 km/h auf dem Tacho haben. Erst ganz kurz vor dem Schild 100 treten Sie das Bremspedal voll durch. Wenn Sie sich schließlich im zweiten Gang befinden, lenken Sie sanft in die Kurve ein, gehen aber noch nicht aufs Gas. Die Drehzahl sinkt, und Sie befinden sich im ersten Gang. Halten Sie den Wagen sehr hochtourig in diesem Gang, wenn Sie das erste Teilstück der Schikane durchfahren.



Jetzt geben Sie wieder Gas und können aufgrund des Gefälles spielend leicht beschleunigen (Achtung! Boxenausfahrt).



In dieser Kurve sollten Sie sich bereits im fünften Gang befinden. Gaspedal voll durchtreten, um die Gerade auszunutzen.

Wer hier spät bremst, kann wertvolle Zeit gutmachen. Verzögern Sie vor der Kurve auf knapp 125 km/h und gehen Sie vom Gas. Am Scheitelpunkt sollte das Tempo 110 km/h nicht übersteigen, dann kurzfristig beschleunigen (130 km/h) und die Drehzahl wieder fallen lassen.

Die Historie

Zum ersten Mal seit 1989 startet die neue Saison in Brasilien auf der Standardpiste am Rande von Sao Paulo. Bis zum Jahre 2001 wird auf dieser Strecke der brasilianische Grand Prix entschieden. Williams und Ferrari werden schon im Vorfeld beschuldigt, illegale Autos einzusetzen. Michael Schumacher steigt die Hitze zu Kopf. Er leidet unter Fieber. Am Sonntagmorgen gehen die Piloten in folgender Reihenfolge an den Start:

Ayrton Senna (1.15,962)
M. Schumacher (1.16,290)
Jean Alesi (1.17,385)
Damon Hill (1.17,554)
H.-H. Frentzen (1.17,806)
Gianni Morbidelli (1.17,866)
Karl Wendlinger (1.17,926)
Mika Hakkinen (1.18,122)
Jos Verstappen (1.18,183)
Ukyo Katayama (1.18,194)
Christian Fittipaldi (1.18,204)
Mark Blundell (1.18,246)
Erik Comas (1.18,321)
Rubens Barricello (1.18,414)
Pierluigi Martin (1.18,659)
Eddie Irvine (1.18,751)
Gerhard Berger (1.18,855)
Martin Brundle (1.18,864)
Olivier Panis (1.19,304)
Eric Bernard (1.19,396)
Johnny Herbert (1.19,483)
Michele Alboreto (1.19,517)
Olivier Beretta (1.19,524)
Pedro Lamy (1.19,975)
Bertrand Gachot (1.20,729)
David Brabham (1.21,186)



Bremsen Sie so spät wie möglich (genau beim Schild 100 ist optimal) und durchqueren Sie die nächste Kurve im zweiten Gang. Vollgas und beschleunigen, bis Sie sich bei hoher Drehzahl im vierten Gang befinden.



Die Seitenbegrenzung sollte nur gestreift werden. Wenn Sie alles richtig gemacht haben, sollten Sie auf der kurzen Geraden bis auf 290 km/h beschleunigen können.



Bremsen Sie, bis Sie sich im fünften Gang (niedrige Drehzahl) befinden, und lenken Sie, ohne Gas zu geben, in die Kurve ein. Sobald Sie sich im vierten Gang befinden, wieder Gas geben.







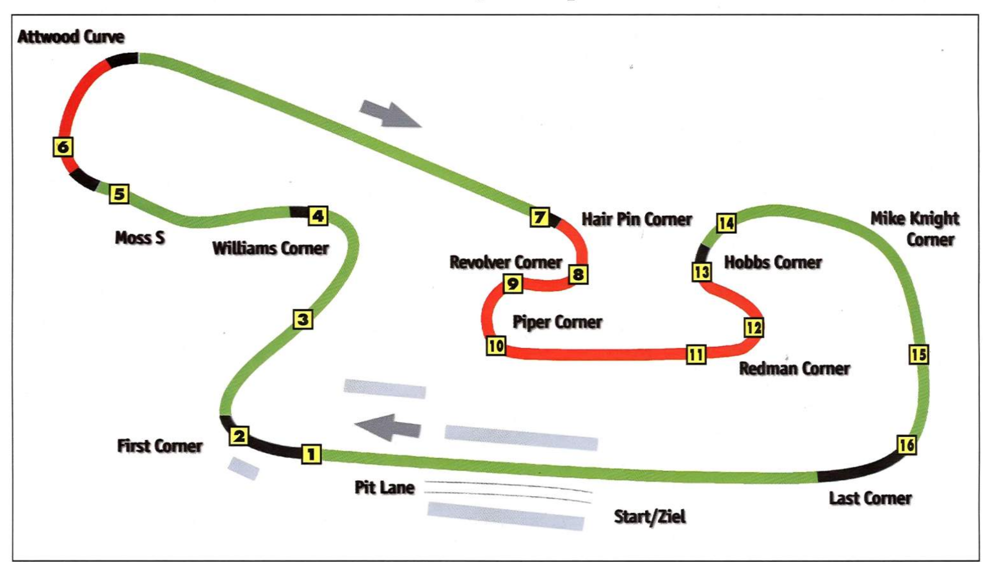
Schon vor der Kurve sollte man das Tempo auf knapp 90 km/h reduzieren (erster Gang!). Erst wenn Sie den Scheitelpunkt hinter sich gelassen haben, wieder voll aufs Gas, bis Sie sich hochtourig im dritten Gang befinden.





Volle Beschleunigung. Beim Schild 100 auf knapp 130 km/h herunterbremsen und die Kurve im zweiten Gang durchfahren. So früh wie möglich wieder aufs Gas, um auf der Geraden Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

PACIFIC GRAND PRIX Aida, 17.April







Auf der Zielgeraden erreichen Sie Maximalgeschwindigkeit. Wenn Sie genau am Schild 100 mit dem Anbremsen beginnen, sollten Sie noch die Kurve kratzen können. Im niedrigen Drehzahlbereich des zweiten Gangs (etwa 130 km/h) gar kein Problem. In dieser Kurve nicht zu viel riskieren, das Kiesbett verzeiht keine Fehler.

Die Historie

Ron Dennis, Generaldirektor von McLaren, beschuldigt das Sauber-Team, mit einer regelwidrigen Traktionskontrolle ins Rennen zu gehen. Jean Alesi hat Pech, kracht auf der Rennstrecke von Mugello in die Leitplanken und muß Ersatzfahrer Larini das Rennen bestreiten lassen. Eddie Irvine (Jordan) wurde für drei Rennen gesperrt und muß die undankbare Rolle des Zuschauers übernehmen. An diesem Wochenende sieht die Startaufstellung folgendermaßen aus:

Ayrton Senna (1.10,218)
M. Schumacher (1.10,440)
Damon Hill (1.10,771)
Mika Häkkinen (1.11,683)
Gerhard Berger (1.11,744)
Martin Brundle (1.12,351)
Nicola Larini (1.12,372)
Rubens Barricello (1.12,409)
Christian Fittipaldi (1.12,444)
Jos Verstappen (1.12,554)
H.-H. Frentzen (1.12,686)
Mark Blundell (1.12,751)
Gianni Morbidelli (1.12,866)
Ukyo Katayama (1.13,013)
Michele Alboreto (1.13,016)
Erik Comas (1.13,111)
Pierluigi Martini (1.13,529)
Eric Bernard (1.13,613)
Karl Wendlinger (1.13,855)
Aguri Suzuki (1.13,932)
Olivier Beretta (1.14,101)
Olivier Panis (1.14,106)
Johnny Herbert (1.14,424)
Pedro Lamy (1.14,657)
David Brabham (1.14,748)
R. Ratzenberger (1.16,356)





Wenn Sie sehr früh aus der Kurve herausbeschleunigen, sollten 230 km/h auf der kurzen Geraden möglich sein. Dann kurz auf die Bremse und wieder voll aufs Gas.

Fahrtips zum Einstieg

Bei Geraden gibt es nur eine vernünftige Strategie: Gas geben! Sitzen Sie nicht unmittelbar im Getriebe des Vordermanns, gibt es keinen Grund, von dieser Regel abzuweichen. Umso flexibler muß Ihre Strategie beim Einfahren in Kurven ausfallen. Zwei Dinge gilt es unter allen Umständen zu vermeiden: in den Kurven zu bremsen und von der Ideallinie abzuweichen. Nirgendwo sonst auf der Strecke verlieren Sie mehr Zeit durch Fahrfehler als in den Kurven. Fahren Sie deshalb auf der Ideallinie mit Vollgas an eine Kurve heran und bremsen Sie kurz vorher ab! Sobald Sie in die Kurve einfahren, müssen Sie bereits die Mindestgeschwindigkeit erreicht haben, denn nun heißt es, in der Kurve zu beschleunigen und mit durchgetretenem Gaspedal die Kurve zu verlassen. Wie sehr Sie in der Kurve beschleunigen, hängt natürlich vom Grad der Kurve, dem Zustand Ihrer Reifen und dem nachfolgenden Streckenverlauf ab. Eine Hundertstelsekunde zu früh gebremst, bedeutet eine Tausendstelsekunde Zeitverlust. Ein Moment der Unsicherheit weitere zwei Tausendstel. Und ehe Sie sich versehen, landen Sie mit drei Tausendstel Rückstand statt auf der Pole Position auf Platz 2! Michael Schumacher mußte am 9. Juli 1994 in Silverstone diese Erfahrung machen. Um zu gewinnen, müssen Sie die Strecken pixelgenau kennen. Fahren Sie lieber zigmal auf einem Kurs, um ihn sicher zu beherrschen, als ungeduldig eine frustrierende Meisterschaft auf allen Kursen. Es ist nämlich sehr spannend, am Limit zu fahren und immer zu versuchen, einige Hundertstel schneller zu werden. Und sollten Sie nach vielen Runden und noch mehr Mühe auf dem höchsten Schwierigkeitsgrad dieses Rennen gewinnen, dann erst haben Sie Ihre Computergegner besiegt!



Die Gerade voll ausnutzen und erst im letzten Augenblick bremsen - ein hakeliges Unterfangen, weil die kleinen Biegungen im Streckenverlauf bei hohen Geschwindigkeiten großen Einfluß auf das Fahrverhalten haben; der Seitenstreifen muß unweigerlich berührt werden.

Strategie

In Japan treffen Sie auf einen schwierigen Kurs, der mit scharfen Kurven aufwartet. Hier werden Sieger geboren, denn der vertrackte Kurs bestraft jede Unaufmerksamkeit mit einem Abflug ins Kiesbett. Spektakuläre Überholmöglichkeiten bieten sich hauptsächlich zwischen HOBBS CORNER und eingangs der LAST CORNER. Auf den Geraden erreichen Sie aufgrund der hohen Flügeleinstellung keine Spitzengeschwindigkeit, so daß Sie aus eigener Kraft kaum einen Überholvorgang erfolgreich durchführen können. Nutzen Sie deshalb den Windschatten vorausfahrender Fahrzeuge gut aus. Planen Sie zwei, maximal drei Tankstopps ein.





Die Kurve zieht sich recht in die Länge und geht leicht bergauf - auf keinen Fall unterschätzen. Zweiter Gang bei knapp 130 km/h ist fast schon das Maximum, was man dem Wagen zumuten sollte. Sobald das Ende der Kurve zu sehen ist, wieder das Gaspedal durchdrücken.



Beim Schild 100 voll in die Eisen steigen, denn die anschließende Spitzkehre läßt sich nur im ersten Gang bei 70 bis 80 km/h durchfahren.





Auf der kurzen Sprintstrecke gut rausbeschleunigen. Vor der Kurven bremsen, bis Sie sich im zweiten Gang befinden. Dann Fuß vom Gas, Drehzahl weiter sinken lassen und im ersten Gang sanft durch die Kurve lenken.





Wieder stark beschleunigen und erst im letzten Moment voll auf die Bremse. Diese Kurve läßt sich maximal mit 90 km/h durchfahren.

Im vierten Gang anfahren, Drehzahl sinken lassen, bis Sie sich im dritten Gang befinden, einlenken und dann wieder Vollgas.





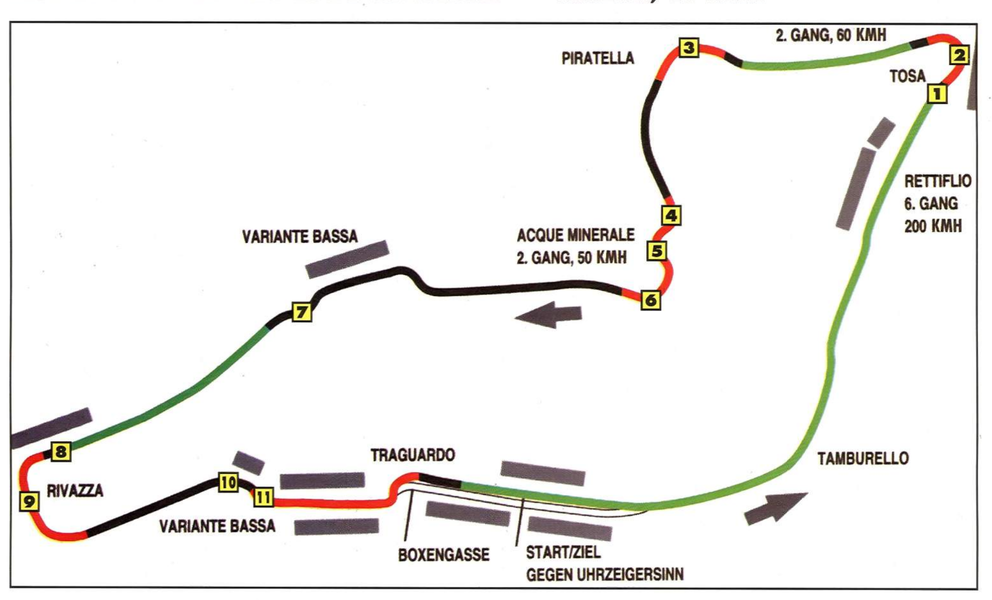
Vor der letzten Kurve sollten Sie knapp 250 km/h erreichen, um dann im dritten Gang einfach durchzurollen.

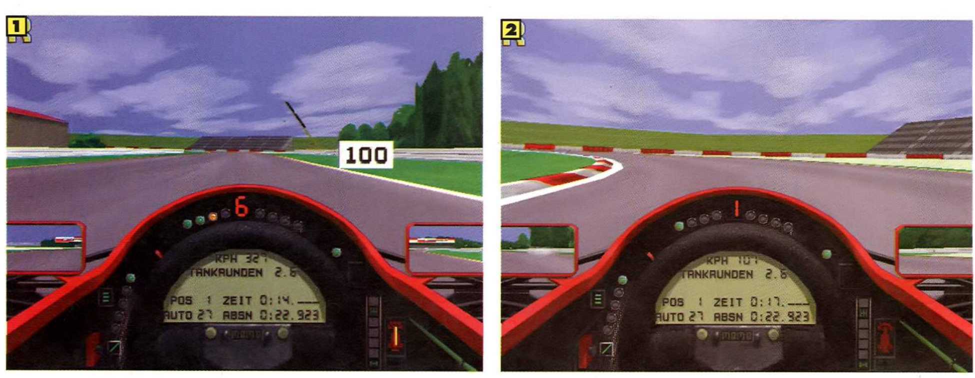




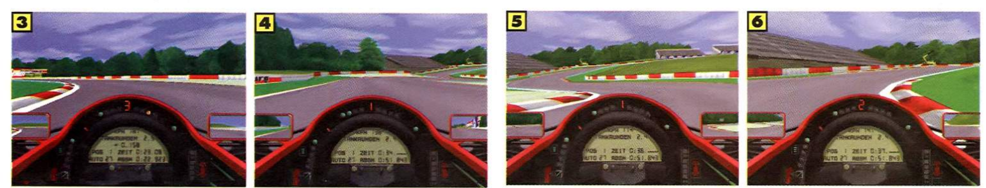
Die beiden Linkskurven möglichst sehr hochtourig im zweiten Gang durchfahren. In den kurzen Geraden immer voll aufs Gas - aber das Bremsen nicht vergessen.

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Imola, 1. Mai





Kurz nach der Zielgeraden lauert eine sehr lang gezogene Linkskurve, die aber der Beschleunigung nicht im Weg steht - es sei denn, man befindet sich gerade im Positionskampf mit einem anderen Piloten. Ansonsten ist diese Kurve eher harmlos. Am Ende des schier endlosen Hochgeschwindigkeitsabschnitts befindet sich eine scharfe Linkskurve, die Sie im ersten Gang bei knapp 110 km/h durchfahren sollten.



Diese Kurve im dritten Gang nehmen, das Tempo bei ungefähr 180 km/h halten und dann kräftig herausbeschleunigen. Sofort wieder bremsen, denn vor Ihnen lauert eine gefährliche Schikane. Sie sollten schon vor der ersten Rechtskurve deutlich unter 140 km/h gehen, um die Seitenbegrenzung nicht zu stark zu berühren. Erste Kurve ganz außen anfahren und nach innen ziehen. Dann sofort wieder nach links ziehen, um das letzte Teilstück relativ mittig durchqueren und voll beschleunigen zu können.



Strategie

Imola bietet dem Neuling die besten Gelegenheiten, den Boliden kennenzulernen. Der einfache Kurs strotzt nur so vor guten Überholmöglichkeiten. Die fairen Kurven bringen zudem wenig Frust in das Leben des Formel 1-Neulings. Sollten Sie das Qualify verpatzt haben, können Sie dem zahlenden Publikum trotzdem zeigen, wer der Herr auf der Strecke ist.





Diese geschlängelte Kurve sieht gefährlicher aus als sie ist. Im dritten Gang bei knapp 200 km/h sollten Sie keine Probleme haben.



Mit dem Bremsmanöver bis zum allerletzten Augenblick warten. Erst wenn Sie das Kiesbett in seiner vollen Pracht sehen, sollten bis in den zweiten Gang herunterbremsen.



Wer hier viel riskieren möchte, kann versuchen, das erste Teilstück im vierten Gang zu durchfahren. Spätestens bei der letzten Links-Rechts-Kombination sollten Sie sich aber im ersten Gang befinden. Halten Sie aber die Drehzahl oben, um auf der Zielgeraden wieder gut durchbeschleunigen zu können.



Der letzte Fahrtip

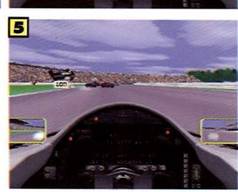
Nach einigem Üben sollten Sie in der Lage sein, die fahrbaren Boliden der Kollegen zu dezimieren, ohne Schaden am eigenen Monocroque zu erleiden. Fahren Sie dicht am Kollegen vorbei, bis Sie nur noch seinen Vorderreifen sehen (1). Lenken Sie zügig nach links, um Ihr Hinterrad zwischen sein Vorder- und Hinterrad zu bekommen. Im Rückspiegel muß formatfüllend sein Heckreifen erscheinen (2). Bevor Ihr Kollege die Gefahr erkennt und ausweichen kann, bremsen Sie radikal ab. Der Pilot berührt mit seinen drehenden Reifen nun Ihre bremsenden und fliegt mit affenartiger Geschwindigkeit über Sie hinweg (3). Lösen Sie nun Ihre Bremsen und nehmen Sie erneut die Verfolgung auf (4), während das Fahrzeug des Gegners immer noch Flurschaden anrichtet (5). Sie wissen ja, schwarze Flaggen für grobe Fouls haben Sie nicht zu befürchten.









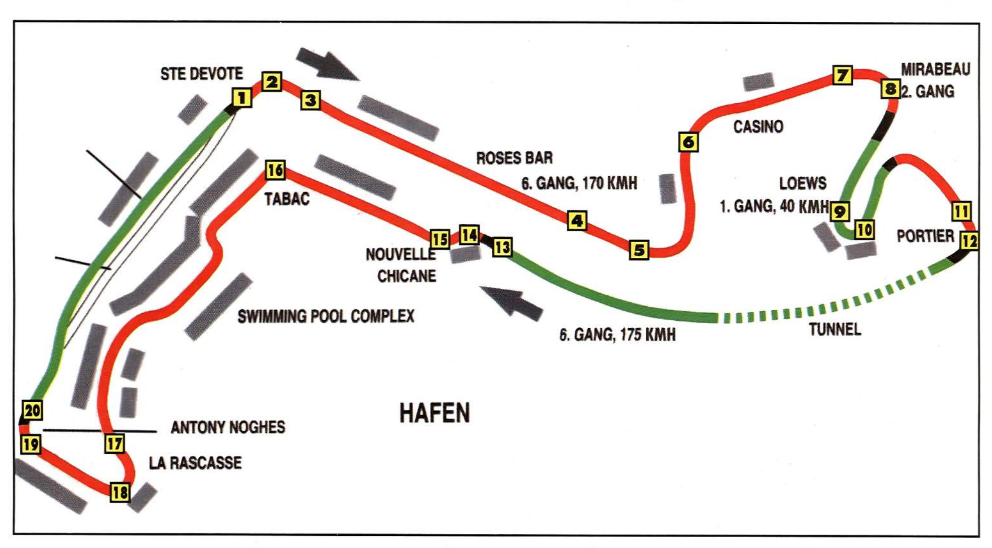


Die Historie

Blutiges Wochenende: Am 30. April um 13:18 bricht links ein Teil des Frontflügels von Roland Ratzenbergers Simtek. Chancenlos prallt der Österreicher ausgangs der Tamburello mit 314,9 km/h gegen eine Mauer. Einen Tag später meldet sich der Tod zurück. Um 14:12 verliert Ayrton Senna die Kontrolle über seinen Wagen. Mit mehr als 200 km/h schießt der Champion von der Piste in eine Mauer der Tamburello. Ein Teil der Aufhängung stößt wie ein Speer durch Sennas Helm. Seine Stirn ist vollkommen zertrümmert. Um 18:40 hört auch sein Herz auf zu schlagen.

Ayrton Senna (1.21,548)
M. Schumacher (1.21,885)
Gerhard Berger (1.22,113)
Damon Hill (1.22,168)
JJ Lehto (1.22,717)
Nicola Larini (1.22,841)
H.-H. Frentzen (1.23,119)
Mika Häkkinen (1.23,140)
Ukyo Katayama (1.23,322)
Karl Wendlinger (1.23,347)
Gianni Morbidelli (1.23,663)
Mark Blundell (1.23,703)
Martin Brundle (1.23,858)
Pierluigi Martini (1.24,078)
Michele Alboreto (1.24,276)
Christian Fittipaldi (1.24,472)
Eric Bernard (1.24,678)
Erik Comas (1.24,852)
Olivier Panis (1.24,996)
Johnny Herbert (1.25,114)
Andrea de Cesaris (1.25,234)
Pedro Lamy (1.25,295)
Olivier Beretta (1.25,991)
David Brabham (1.26,817)
Bertrand Gachot (1.27,143)

GRAND PRIX DE MONACO Monte Carlo, 15. Mai









Auf der Zielgeraden sollten Sie eine Geschwindigkeit von etwa 270 km/h erreichen. Bremsen Sie früh genug, um die erste Kurve im dritten Gang von außen nach innen fahren zu können. Achten Sie darauf, keine übertriebenen Lenkbewegungen auszuführen! Sanft durch die Kurve lenken, bis der Wagen fast die linke Leitplanke berührt.





Konsequent beschleunigen, bis Sie das Banner „The European" hinter sich gelassen haben. Jetzt den Wagen kontinuierlich langsamer werden lassen: vor der ersten Linkskurve sollten Sie sich im dritten Gang befinden, Kurve durchfahren, dann Fuß vom Gas und im zweiten Gang die nächste Rechtskurve in Angriff nehmen. Knapp bei der Hälfte der Kurve wieder voll beschleunigen.







Jetzt folgen einige haarsträubende Kurven, zwischen denen immer wieder so gut wie möglich an Geschwindigkeit gewonnen werden muß. Sie geben Vollgas und bremsen erst beim zweiten Hitachi-Schild. Allerdings so stark, daß Sie die Kurve außen im ersten Gang anfahren können. Langsam hindurchkriechen und wieder Vollgas.





Eine echte Schneckenkurve. Beginnen Sie das Einlenken bei knapp 90 km/h, gehen Sie vom Gas und lassen Sie die Geschwindigkeit auf ca. 65 km/h fallen. Beim Kurvenausgang wieder beschleunigen.





Auch diese beiden Kurven lassen sich nur im ersten Gang bewältigen. Mehr als 100 km/h sind selbstmörderisch. Allerdings sollten Sie schon am Gas bleiben, um nach der letzten Kurve anständig in den Tunnel beschleunigen zu können.





Knapp 290 km/h sollten machbar sein. Verzögern Sie beim ersten Campari-Schild auf etwa 170 km/h. Nehmen Sie den Fuß vom Gas und ziehen Sie sanft in die Kurve hinein. Bei der abschließenden Rechtskurve sollten Sie sich im ersten Gang befinden.



Strategie

Da der Kurs fast nur aus engen Kurven besteht, stellen Sie Ihre Flügel auf hohen Anpreßdruck ein. Wundern Sie sich nicht, wenn Ihr Bolide nur minimal schneller wird als ein Fiat Panda. Auf dem unübersichtlichen Stadtkurs mit engen Kurven und kurzen Beschleunigungsabschnitten gibt es so gut wie keine Überholmöglichkeiten. Bei keiner anderen Strecke ist ein guter Startplatz so wichtig wie hier. Geben Sie im Qualify alles! Gehen Sie besonnen an den Start. Schon die kleinsten Fahrfehler oder unüberlegten Manöver können das Aus für Sie bedeuten. Auslaufzonen oder Kiesbetten suchen Sie vergeblich.

Die Historie

In den letzten Minuten des ersten freien Trainings erleidet der Tiroler Karl Wendlinger in der Hafenschikane einen schweren Unfall und fällt ins Koma. Die Ursache bleibt ungeklärt. Williams geht mit nur einem Wagen an den Start. Frank Williams läßt den Sitz zu Ehren Sennas unbesetzt.

M. Schumacher (1.18,560)
Mika Häkkinen (1.19,448)
Gerhard Berger (1.19,958)
Damon Hill (1.20,079)
Jean Alesi (1.20,452)
Christian Fittipaldi (1.21,053)
Gianni Morbidelli (1.21,288)
Martin Brundle (1.21,222)
Pierluigi Martin (1.21,288)
Mark Blundell (1.21,614)
Ukyo Katayama (1.21,731)
Michele Alboreto (1.21,793)
Erik Comas (1.22,211)
Andrea de Cesaris (1.22,265)
Rubens Barrichello (1.22,359)
Johnny Herbert (1.22,375)
JJ Letho (1.22,858)
Olivier Beretta (1.23,025)
Pedro Lamy (1.23,858)
Olivier Panis (1.24,131)
Eric Bernard (1.24,377)
David Brabham (1.24,656)
Bertrand Gachot (1.26,082)
Paul Belmondo (1.29,982)



Eine der schnelleren Passagen. Hier können Sie zwischen zwei Alternativen wählen. Entweder Sie lassen sich im dritten Gang durch die Kurve rollen, oder Sie befinden sich sehr hochtourig im zweiten Gang, um danach wieder schnell beschleunigen zu können. Geschmackssache.





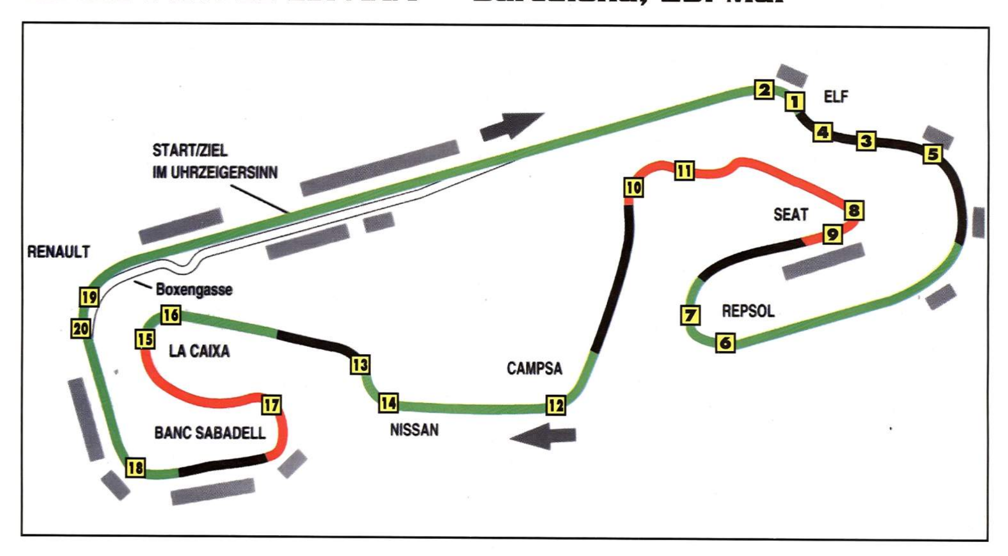
Bremsen Sie, bis Sie sich im vierten Gang befinden. Gas wegnehmen, beim Kurveneingang sollten Sie sich im dritten Gang befinden: wieder leicht aufs Gas und vor der Rechtskurve noch einmal stark bremsen (erster Gang).

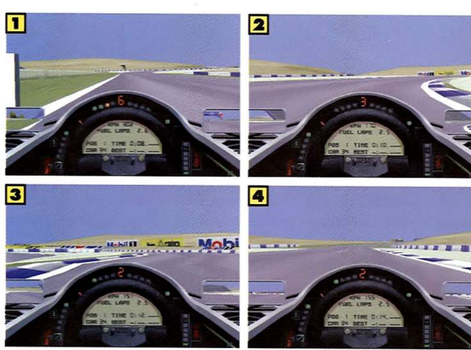




Noch einmal eine extrem langsame Kurve. Mehr als Tempo 70 im ersten Gang ist fast nicht drin. Die Mini-Schikane kann man im zweiten durchfahren.

GRAND PRIX DE ESPANA Barcelona, 29. Mai





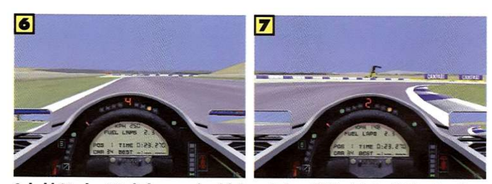
Auf der Zielgeraden sollten Sie vor der ersten Kurve Höchstgeschwindigkeit erreichen. Kurz nachdem Sie am Schild 100 vorbeigerauscht sind, bremsen Sie von knapp 305 km/h auf 170 km/h herunter. Im dritten Gang ziehen Sie nun nach innen, lassen sich nach außen tragen und die Drehzahl weiter sinken. In der anschließenden Linkskurve befinden Sie sich im zweiten Gang. Auch diese Kurve fahren Sie von außen nach innen, um kurz vor dem Scheitelpunkt schon voll aufs Gas gehen zu können.



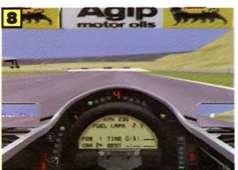
Die langzogene Rechtskurve fahren Sie am besten innen und im vierten Gang - gehen Sie aber gefühlvoll mit dem Gas um: Der kleinste Ausrutscher kann Sie ins Kiesbett schleudern. Wer in dieser Kurve überholen möchte, muß schon zu den ganz hartgesottenen Piloten gehören.

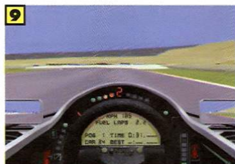
Strategie

Nirgendwo sonst fahren die Computergegner so dämlich wie hier! Trotzdem müssen Sie in Spanien einen guten Kompromiß für Ihr Setup finden. Wollen Sie auf der langen Geraden Ihren Gegnern davonfahren oder in den Kurven ausreichend Abstand gewinnen, um genügend Vorsprung auf der Start/Zielgeraden zu gewinnen? Die überholfreudigen Profis unter Ihnen werden die Flügel um 3 bis 4 Einheiten herunterschrauben, um in Kart-Manier und mit Reifenverschleiß durch die Kurven zu schlittern. Das sonst so wichtige Qualify spielt nur eine sekundäre Rolle.



Sobald Sie das Werbebanner durchfahren haben (läßt sich im Rückspiegel sehr leicht erkennen) treten Sie voll auf die Bremse, lassen die Drehzahl sinken, bis Sie sich im zweiten Gang befinden, und ziehen dann ganz sanft nach innen.





Gebremst wird erst, wenn Sie am Banner der Firma Agip vorbeigeflogen sind. Dann Fuß vom Gas, bis Sie sich im zweiten Gang befinden, und dann das Gaspedal wieder leicht antippen. Die Linkskurve im zweiten Gang von außen anfahren und nicht mehr riskieren als nötig: akute Kiesbettgefahr.





Vor der Schikane sollten Sie noch einmal kräftig beschleunigen. Bremsen Sie erst, wenn Sie sich auf gleicher Höhe mit dem Baum (rechts im Bild) befinden. Dann aber richtig anbremsen, Fuß vom Gas und im dritten Gang die erste Kurve ganz links anfahren. Jetzt den Wagen kurzzeitig wieder gerade stellen und gleich nach rechts einlenken. Vollgas!





Die Kurve ist sehr heikel und erfordert viel Übung. Sie befinden sich im Kurveneingang im fünften Gang-, gehen aber auf keinen Fall auf die Bremse, sondern nehmen einfach den Fuß vom Gas. Jetzt fahren Sie die Kurve von innen an, geben leicht Gas (wirklich ganz leicht) und lassen sich von innen nach außen treiben. Dabei ist jedoch große Vorsicht geboten! Fahren Sie einen Zentimeter zu weit, und das Rennen ist gelaufen - Sie landen unweigerlich im Kiesbett!

Die Historie

David Coulthard steigt in Sennas Cockpit. Frank Williams teilt der Presse mit, er habe sich für Coulthard entschieden, weil er eine so verdammt gutaussehende Freundin hat. Briatore läßt seinem Temperament freien Lauf und bescheinigt FIA-Präsident Mosley schriftlich dessen Unfähigkeit. Die neue aerodynamische Vorschrift vergrößere die Unfallgefahr, da die Motorleistung dem modifizierten Flügelwerk nicht angepaßt werden kann. Über Nacht wird die Beirut-Schikane, zwei versetzte Reifenstapel, die die Piloten zum langsameren Fahren im Streckenabschnitt NISSAN zwingen, errichtet. Im Programm selbst suchen Sie dieses Hindernis leider vergebens.

M. Schumacher (1.21,908)
Damon Hill (1.22,559)
Mika Häkkinen (1.22,660)
JJ Letho (1.22,983)
Rubens Barricello (1.23,594)
Jean Alesi (1.23,700)
Gerhard Berger (1.23,715)
Martin Brundle (1.23,763)
David Coulthard (1.23,782)
Ukyo Katayama (1.23,969)
Mark Blundell (1.23,981)
H.-H. Frentzen (1.24,254)
Eddie Irvine (1.24,930)
Michele Alboreto (1.24,996)
Gianni Morbidelli (1.25,081)
Erik Comas (1.25,050)
Olivier Beretta (1.25,161)
Pierluigi Martini (1.25,247)
Olivier Panis (1.25,161)
Eric Bernard (1.25,766)
Christian Fittipaldi (1.26,084)
Johnny Herbert (1.26,397)
Alessandro Zanardi (1.27,685)
David Brabham (1.28,151)
Bertrand Gachot (1.28,873)
Paul Belmondo (1.30,657)





Treten Sie bei der Bandenwerbung von McDonalds leicht auf die Bremse. Im Kurveneingang sollten Sie sich aber dennoch im fünften Gang befinden. Nehmen Sie jetzt Gas weg, und lassen Sie die Drehzahl sinken, damit Sie die anschließende Linkskurve innen im vierten Gang durchqueren können.





Diese Kurve muß praktisch mit Drift gefahren werden. Sie befinden sich zunächst im vierten Gang, tippen dann die Bremse an, nehmen Gas weg und ziehen im zweiten Gang von außen nach innen. Wenn Sie erst nach dem Scheitelpunkt beschleunigen, werden Sie zwar nach außen gezogen, allerdings sollten Sie kurz vor dem Kiesbett wieder richtig in der Spur liegen.



Die enge, aber dennoch sehr lange Rechtskurve kann nur im zweiten Gang durchfahren werden. Tempo 150 ist eine relativ sichere Geschwindigkeit.



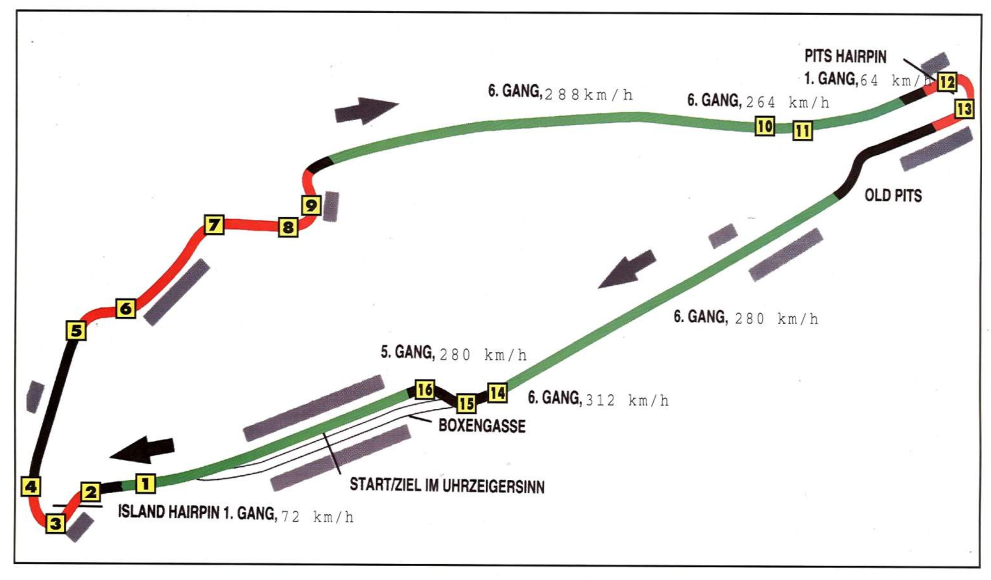
Diese Kurve läßt sich problemlos im vierten Gang bewältigen. Altes Spiel: Fuß vom Gas und von außen nach innen ziehen; möglichst früh wieder beschleunigen.





Man sollte es nicht für möglich halten, aber auch diese Kurve läßt sich im fünften Gang meistern. Halten Sie sich möglichst weit innen und lassen Sie sich dann nach außen driften. Auch hier droht jedoch das Kiesbett, wenn man zu engagiert auf die Zielgerade zurasen möchte.

GRAND PRIX DU CANADA MONTREAL, 12. JUNI







Kurz vor dem Schild bremsen Sie von knapp 300 km/h auf etwa 190 km/h ab. Sie befinden sich nun im dritten Gang und können die Kurve von außen nach innen fahren. Immer leicht auf dem Gas bleiben, um am Kurvenausgang noch einmal kräftig zu beschleunigen. Doch Vorsicht Sie erreichen ...





... eines der schwierigsten Teilstücke. Versuchen Sie diese Spitzkehre mit etwa 110 km/h im ersten Gang zu bewältigen. Dazu fahren Sie die Kurve innen an, gehen kurz vom Gas und lassen sich nach außen treiben. Erst wenn Sie die Seitenbegrenzung berühren, wieder voll beschleunigen.

Die Historie

Aus Sicherheitsgründen muß das Gewicht der Boliden um 10 kg erhöht werden. Ein Konstrukteur empfindet die neue Sicherheitsregel als blanken Unsinn, da bei einem Unfall die Masse vergrößert würde, was negative Auswirkungen hätte. Mika Häkkinen überfährt im Training mit seinem McLaren trotz heftiger Bremsmanöver und Kurskorrektur ein Murmeltier. Nach dem Rennen wird Christian Fittipaldi disqualifiziert, da sein Wagen an Untergewicht litt.

M. Schumacher (1.26,178)
Jean Alesi (1.26,277)
Gerhard Berger (1.27,059)
Damon Hill (1.27,094)
David Coulthard (1.27,211)
Rubens Barricello (1.27,554)
Mika Häkkinen (1.27,616)
Eddie Irvine (1.27,780)
Ukyo Katayama (1.27,827)
H.-H. Frentzen (1.27,977)
Gianni Morbidelli (1.27,989)
Martin Brundle (1.28,197)
Mark Blundell (1.28,579)
Andrea de Cesaris (1.28,694)
Pierluigi Martini (1.28,847)
Christian Fittipaldi (1.28,882)
Johnny Herbert (1.28,889)
Michele Alboreto (1.28,903)
Olivier Panis (1.28,950)
JJ Lehto (1.28,993)
Erik Comas (1.29,039)
Olivier Beretta (1.29,403)
Alessandro Zanardi (1.30,160)
Eric Bernard (1.30,493)
David Brabham (1.31,632)
Bertrand Gachot (1.32,838)





Es folgt eine sehr gefährliche Links-Rechts-Passage, die sehr schnell in einem Ausritt ins Grüne enden kann....

Strategie

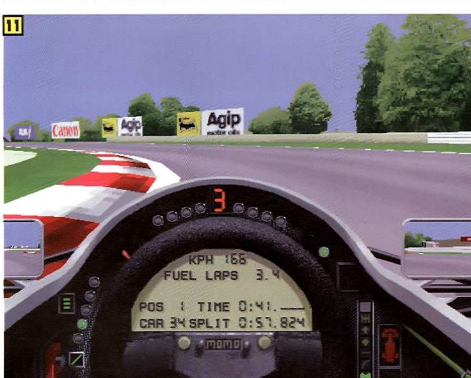
In Montreal können Sie sich auf ein abwechslungsreiches Rennen freuen. Zwei lange Vollgasstrecken und mehrere schnelle sowie zwei langsame Kurven tragen zu einem spannenden Wochenende bei. Die Computergegner fahren cleverer als im Rennen zuvor. Lassen Sie deshalb nie Ihren Rückspiegel aus den Augen, um sich bei Attacken breit zu machen. Gehen Sie mit wenig Flügel an den Start, damit Sie gegen die Konkurrenz bestehen können. Konzentrieren Sie sich während des Qualify, und fahren Sie mindestens den zweiten Startplatz heraus.





... Sie fahren im fünften Gang bei mittlerer Drehzahl in die Schikane hinein, nehmen die erste Biegung möglichst weit innen und lenken dann sofort wieder nach links, um möglichst mittig durch diese schwierige Stelle zu schießen. Ungefähr ab der Hälfte der Schikane können Sie so lange auf dem Gas bleiben, bis Sie die nächste enge Kurve erreichen. Die leichte Biegung nach rechts sollte Sie nämlich nicht besonders beeindrucken.



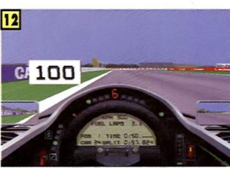


Wenn Sie alles richtig gemacht haben, sollten Sie beim Schild 100 knapp 300 km/h erreichen. Jetzt stark bremsen, bis Sie sich im dritten Gang befinden. Die folgende Schikane läßt sich mit 160 bis 170 km/h durchfahren, allerdings müssen Sie wieder darauf achten, daß Sie beide Kurven möglichst weit innen anfahren - ein Berühren des Seitenstreifens kann nicht schaden.





Ungefähr bei der Bandenwerbung der Firma Canon sollten Sie sich im dritten Gang befinden. Dann gehen Sie vom Gas, ziehen von außen nach innen und können am Ende der Kurve im zweiten Gang voll herausbeschleunigen.





Kurz vor der Zielgeraden lauert noch einmal eine Spitzkehre. Sobald Sie das Schild 100 erreichen, sollten Sie die Bremse voll durchtreten, bis Sie sich schließlich im ersten Gang befinden. Dann die Kurve innen anfahren, Fuß leicht vom Gas und mit knapp 90 km/h weiterkriechen.







Sie erreichen die Einfahrt zur Boxengasse. Wenn Sie ohne Lenkhilfe spielen, müssen Sie sehr vorsichtig mit der Bremse umgehen: Schlittert der Wagen versehentlich geradeaus, so wird die Rennleitung nicht gerade begeistert sein. Die Schikane an sich sieht gefährlicher und enger aus, als sie eigentlich ist. Ziehen Sie im dritten Gang von außen nach innen und lenken Sie sofort wieder nach links, so daß Sie nur knapp am Kiesbett vorbeischrammen.

GRAN PRIX DE FRANCE Magny-Cours, 3. Juli

GOLF COURSE BEND
NÜRBURGRING
ADELAIDE BEND
7
4
6
5
8
180 GRAD
ESTORIL BEND
ESSE
3
9
10
11
IMOLA BEND
BIG BEND
2
13
1
12
14
CHATEAU D'EAU
CHICANE
START/ZIEL IM UHRZEIGERSINN
17
16
15
LYCEE BEND
BOXENGASSE
18





Nach der Zielgeraden liegen zwei sehr schnelle Linkskurven, die beide im sechsten Gang durchfahren werden sollten. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten bedeutet ein kleiner Fahrfehler aber fast schon das vorzeitige Ausscheiden: Kommen Sie nur ein wenig von der Strecke ab, landen Sie im nächstbesten Kiesbett. Die anschließende langgezogene Rechtskurve fahren Sie im fünften Gang an, nehmen den Fuß vom Gas und durchqueren sie am Scheitelpunkt im vierten Gang bei knapp 200 km/h.







Die folgende Spitzkehre ist besonders gefährlich, weil man im vorhergehenden Streckenabschnitt die absolute Höchstgeschwindigkeit auf diesem Kurs erreicht. Beginnen Sie also kurz vor dem Schild 100 mit dem Bremsmanöver, damit Sie die Kurve ohne zu schleudern im ersten Gang bei ca. 55 km/h durchqueren können.

Strategie

Das typische zweischneidige Schwert: Zwar ist der französische Kurs einfach zu fahren und Sie brauchen keine Angst vor Überholmanövern der Gegner zu haben, aber auch Ihnen bieten sich auf dem AS-Level derer nur eine! Deshalb ist es extrem wichtig, einen guten Startplatz herauszufahren. Die Computergegner fühlen sich auf dem Kurs sehr wohl und fahren wahrlich wie zukünftige Weltmeister. Aufgrund der langen Geraden müssen Sie mit wenig Flügel in Ihren Boliden steigen, um mit der Konkurrenz mithalten zu können.







In dieser Schikane können Sie Mut beweisen: Zeigen Sie keine Nerven, sondern beschleunigen Sie einfach voll durch. Am Ende der Schikane sollten Sie mit Endgeschwindigkeit auf die nächste Kurve zurasen.







Legen Sie bei dem Schild mit dem Pfeil nach links eine Vollbremsung hin; Sie sollten sich nun im ersten Gang befinden. Wenn Sie zu spät in die Eisen steigen und merken, daß der Wagen droht, durch die Kurve zu rutschen, gehen Sie sofort von der Bremse und steuern Sie knallhart nach links - auch wenn Sie sich noch in einem höheren Gang befinden. Die einzige Hoffnung ist jetzt noch eine Art „Stotterbremse". In der Kurve können Sie nun langsam beschleunigen, so daß Sie in der anschließenden leichten Rechtsbiegung bereits Tempo 200 erreichen.

Die Historie

Nigel Mansell steigt wieder für das Team Williams ins Cockpit, das er 1992 im Streit verließ. Seine Gage für das Wochenende beträgt wunderbare 1,5 Millionen Dollar. Sauber kratzt wütend die Embleme des zahlungsunwilligen Hauptsponsors von den Boliden. Erstmals seit 1977 gehen zwei Briten von der ersten Startreihe ins Rennen. Michael Schumacher zaubert einen Bilderbuchstart auf die Piste und biegt als Führender in die erste Kurve. Bernie Ecclestone äußert daraufhin einen schweren Verdacht: „Traction-control!".

Damon Hill (1.16,282)
Nigel Mansell (1.16,359)
M. Schumacher (1.16,707)
Jean Alesi (1.16,954)
Gerhard Berger (1.16,959)
Eddie Ervine (1.17,441)
Rubens Barricello (1.17,482)
Jos Verstappen (1.17,645)
Mika Häkkinen (1.17,768)
H.-H. Frentzen (1.17.830)
Andrea de Cesaris (1.17,866)
Martin Brundle (1.18,031)
Olivier Panis (1.18,044)
Ukyo Katayama (1.18,192)
Eric Bernard (1.18,236)
Pierluigi Martini (1.18,248)
Mark Blundell (1.18,381)
Christian Fittipaldi (1.18,568)
Johnny Herbert (1.18,715)
Erik Comas (1.18,811)
Michele Alboreto (1.18,890)
Gianni Morbidelli (1.18,936)
Alessandro Zarnardi (1.19,066)
David Brabham (1.19,771)
Olivier Beretta (1.19,863)
Jean-Marc Gounon (1.21,829)





Die folgende Rechts-Links-Kombination muß oft trainiert werden, um sie perfekt zu fahren. Sie befinden sich im fünften Gang und fahren die erste Rechtskurve möglichst weit außen an - versuchen Sie aber, eine Berührung mit dem Seitenstreifen zu vermeiden. Jetzt nehmen Sie den Fuß vom Gas, lassen die Drehzahl sinken und steuern den Wagen sanft nach links. Jetzt können Sie wieder voll beschleunigen.



Eine schwierige Rechtskurve, denn es läßt sich rein optisch kein Bremspunkt festlegen. Hier müssen Sie also selbst ausloten, wann gebremst werden muß.



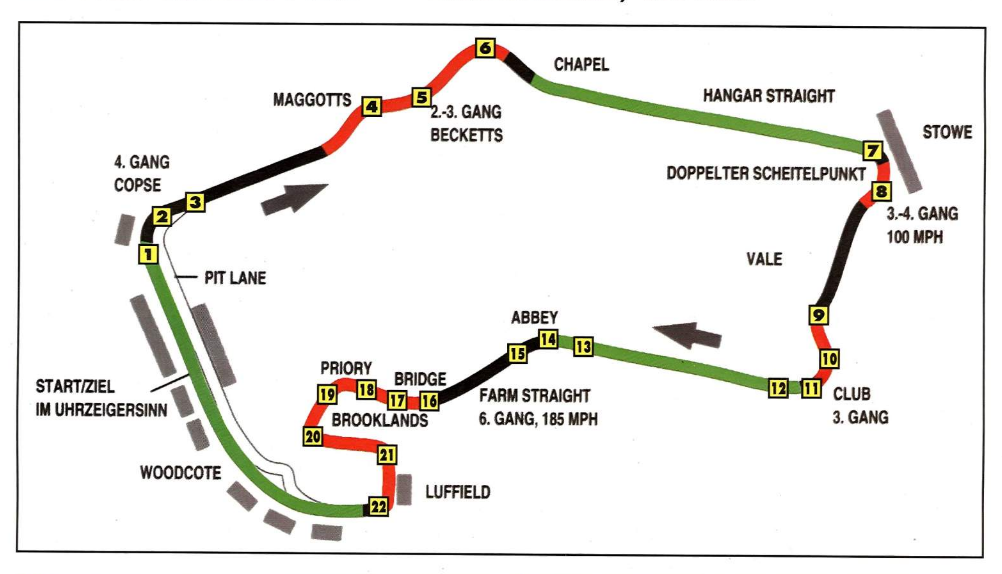


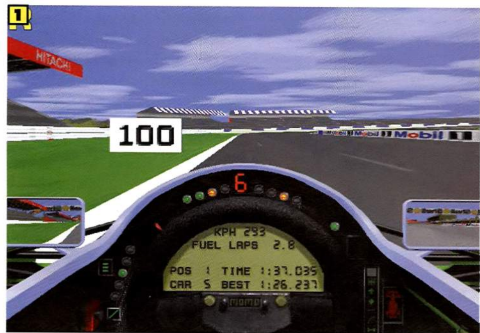
Nehmen Sie ab dem Schild 100 den Fuß vom Gas, ziehen Sie sanft nach rechts und dann wieder nach links - auf keinen Fall beschleunigen! Ganz im Gegenteil: Sobald Sie die Einfahrt zur Boxengasse sehen können, sollten Sie möglichst stark bremsen, um die letzte Rechtskurve im ersten Gang bei knapp 80 km/h durchqueren zu können.

Wichtig: Lassen Sie sich nicht von der Boxeneinfahrt irritieren. Oft genug sind wir bei Trainingsfahrten aufgrund der zahlreichen Markierungen am Boden gegen die Wand geschleudert. Achten Sie außerdem auf Verkehr, der in die Boxengasse abbiegen möchte und deshalb mit niedriger Geschwindigkeit fährt.

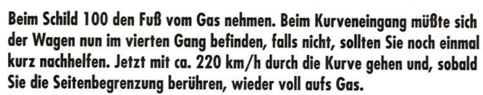


BRITISH GRAND PRIX Silverstone, 10. Juli





Beim Schild 100 den Fuß vom Gas nehmen. Beim Kurveneingang müßte sich der Wagen nun im vierten Gang befinden, falls nicht, sollten Sie noch einmal kurz nachhelfen. Jetzt mit ca. 220 km/h durch die Kurve gehen und, sobald Sie die Seitenbegrenzung berühren, wieder voll aufs Gas.





Wieder beim Schild 100 vom Gas gehen. Die schnelle Linkskurve im fünften Gang durchfahren, dann kurz bremsen und die abschließende Rechtskurve im dritten Gang möglichst hochtourig nehmen - der Wagen kann an dieser Stelle sehr schnell ausbrechen.





Strategie

Willkommen auf dem kantigen Kurs von England. Machen Sie sich keine Sorgen um das typisch englische Regenwetter. MicroProse garantiert herrlichsten Sonnenschein. Drei lange Streckenabschnitte laden Sie zum Überholen ein. Achten Sie in den Kurven auf Ihre Ideallinie. Die Gegner fahren verbissen korrekt, bieten Ihnen allerdings vor den Kurven durch frühzeitiges Abbremsen die Chance, den Abstand zu verkürzen, um auf den Geraden Plätze gutzumachen. Während des Qualifys fahren Sie wieder um die Pole. Sollten Sie trotz allem auf einem Startplatz in der zweiten Reihe stehen, können Sie sich die Führung noch vor der ersten Kurve erkämpfen.



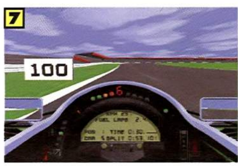




Die Historie

Schlammschlacht gegen Damon Hill: Die englische Presse gräbt eine uralte Geschichte hervor, nach der Damons Vater einst dem unter Mordverdacht stehenden Lord Lucan zur Flucht verhalf. Damon reagiert gelassen und meinte, es sei schön, daß sie von Daddy als „Damon's Vater" sprechen - sonst würde er immer als „Grahams Sohn" bezeichnet. Michael Schumacher bekommt aufgrund der Regelverstöße in der Einführungsrunde die schwarze Flagge gezeigt. Mehrmals bittet er das Team über Funk um Rat, wie er sich verhalten solle, aber er erhält keine Antwort und fährt das Rennen zu Ende. Im nachhinein wird er dafür disqualifiziert und für zwei Rennen gesperrt.

Damon Hill (1.24,960)
M. Schumacher (1.24,963)
Gerhard Berger (1.24,980)
Jean Alesi (1.25,541)
Mika Häkkinen (1.26,268)
Rubens Barricello (1.26,271)
David Coulthard (1.26,337)
Ukyo Katayama (1.26,414)
Martin Brundle (1.26,768)
Jos Verstappen (1.26,841)
Mark Blundell (1.26,920)
Eddie Irvine (1.27,065)
H.-H. Frentzen (1.27,284)
Pierluigi Martini (1.27,522)
Olivier Panis (1.27,785)
Gianni Morbidelli (1.27,886)
Michele Alboreto (1.28,100)
Andrea de Cesaris (1.28,212)
Alessandro Zarnardi (1.28,225)
Christian Fittipaldi (1.28,231)
Johnny Herbert (1.28,340)
Erik Comas (1.28,519)
Eric Bernard (1.28,955)
Olivier Beretta (1.29,299)
David Brabham (1.30,690)
Jean-Marc Gounon (1.30,722)





Ab dem Schild 100 eine Vollbremsung einleiten. Die nächste Rechtskurve läßt sich maximal mit Tempo 130 im ersten Gang durchfahren. Ziehen Sie dazu den Wagen von außen nach innen.





Es folgt nun die gefährlichste Kurve von Silverstone, da man sehr leicht geradeaus ins Kiesbett rutschen kann. Sobald das Schild mit dem Pfeil nach links auftaucht, sollten Sie so stark wie möglich bremsen. Da Sie sich aber zu diesem Zeitpunkt meist schon mitten in der Kurve befinden, sollten Sie kurz und abgehackt auf die Bremse treten, um wenigstens noch ein wenig lenken zu können. Bleiben Sie auf der Bremse stehen, rutschen Sie unweigerlich geradeaus.





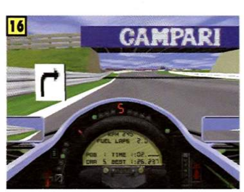
Die nun folgende langgezogene Rechtskurve beginnen Sie bei ca. 130 km/h. Geben Sie nun vorsichtig, aber kontinuierlich Gas, um am Ende der Kurve Tempo 250 zu erreichen.







Beim Schild 100 stark abbremsen und die beiden folgenden Kurven im zweiten Gang durchfahren. Bei der ersten Linkskurve sollte die Tachonadel noch 150 km/h anzeigen. Jetzt das Tempo weiter forcieren, um die anschließende Rechtskurve mit 170 Sachen zu nehmen. Sie können ruhig ein wenig mit dem Gaspedal spielen, allerdings sollten Sie sich darauf gefaßt machen, daß der Wagen ausbrechen kann, und dementsprechend in Bereitschaft gehen.





Auch wenn diese Kurve etwas gefährlich aussieht, beschleunigen Sie weiter. Unterhalb des Banners der Firma Campari sollten Sie 270 km/h erreicht haben. Nehmen Sie jetzt nur für einen Sekundenbruchteil das Gas ein wenig zurück, lenken Sie in die Kurve ein und beschleunigen Sie noch einmal für kurze Zeit.





Jetzt folgt eine relativ harmlose Linkskurve. Bremsen Sie so lange, bis Sie sich im dritten Gang befinden, lassen Sie die Drehzahl weiter sinken, und durchqueren Sie die Kurve schließlich im zweiten Gang.

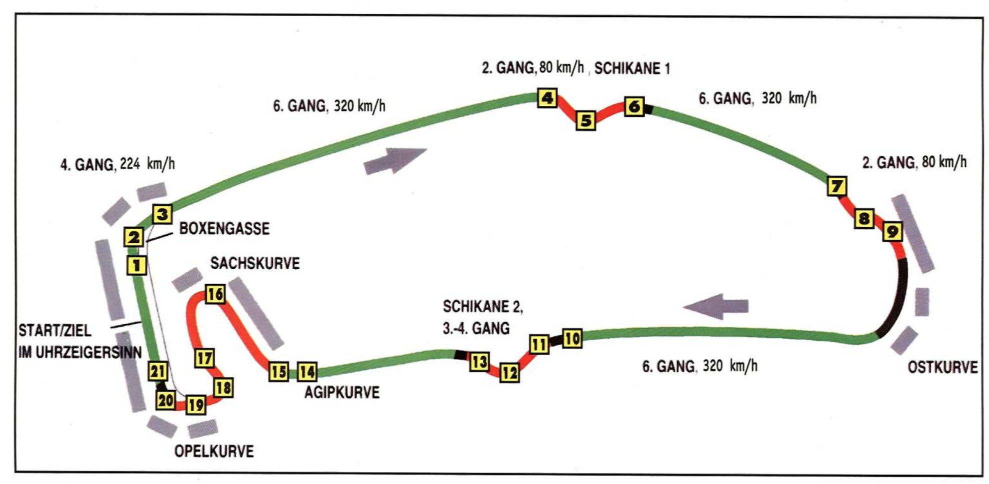






Den letzten Streckenabschnitt sollten Sie mit Vorsicht genießen. Werden Sie nicht leichtsinnig, sondern bleiben Sie im ersten Gang. Erst wenn Sie am letzten Scheitelpunkt vorbeigekrochen sind, sollten Sie vehement beschleunigen, um auf der Zielgeraden Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND — Hockenheim, 31. Juli







Kurz nach dem Schild 100 sollten Sie sich im fünften Gang befinden. Mit knapp 290 km/h gehen Sie in die Rechtskurve hinein und versuchen diese Geschwindigkeit zu halten, ohne zu beschleunigen oder zu bremsen. Sie sollten sich beim Ausgang der Kurve relativ hochtourig im fünften Gang befinden.



Die Historie

Radikale Stimmung am Wochenende. Aufgrund des Flaggenskandals darf Schumi in Hockenheim nicht an den Start. Enttäuschte Fans drohen, die Piste aufzureißen und das Motodrom abzufackeln. Entwarnung am Tag vor Trainingsbeginn: Ihr Idol darf starten. Damon Hills Freude an diesem Wochenende hält sich in Grenzen. Ihm galt eine ernstzunehmende Morddrohung „Hill will be shot if he appears" via Telefon und mit künstlich verzerrter Stimme. Der Williams-Fahrer erhält daraufhin ständigen Polizeischutz.

Gerhard Berger (1.43,582)
Jean Alesi (1.44,012)
Damon Hill (1.44,026)
M. Schumacher (1.44,268)
Ukyo Katayama (1.44,718)
David Coulthard (1.45,146)
Mark Blundell (1.45,474)
Mika Häkkinen (1.45,487)
H.-H. Frentzen (1.45,893)
Eddie Irvine (1.45,911)
Rubens Barricello (1.45,939)
Olivier Panis (1.46,165)
Martin Brundle (1.46,218)
Eric Bernard (1.46,290)
Johnny Herbert (1.46,630)
Gianni Morbidelli (1.46,817)
Christian Fittipaldi (1.47,102)
Andrea de Cesaris (1.47,235)
Jos Verstappen (1.47,316)
Pierluigi Martin (1.47,402)
Alessandro Zanardi (1.47,425)
Erik Comas (1.48,229)
Michele Alboreto (1.48,295)
Olivier Beretta (1.48,681)
David Brabham (1.48,870)
Jean-Mark Gounon (1.49,204)





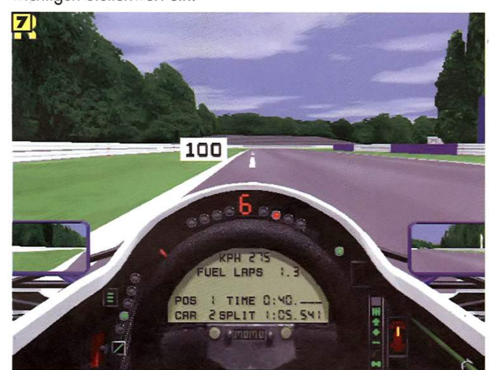


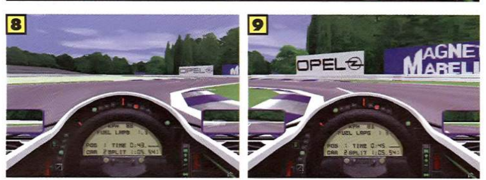
Bremsen Sie beim Schild 100 so stark ab, daß Sie sich bei der ersten Biegung der Schikane im dritten Gang befinden. Jetzt noch einmal stark bremsen (am besten kurz und abgehackt) und im ersten Gang knapp an der linken Seitenbegrenzung vorbeikriechen. Danach wieder Vollgas!



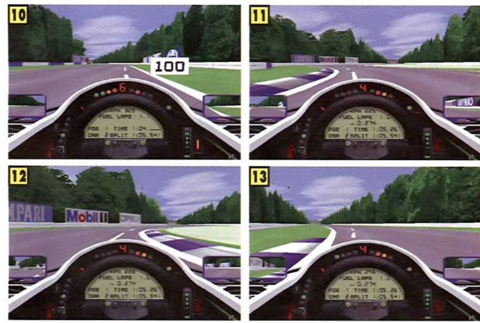
Strategie

Willkommen beim Heim-Grand Prix in Deutschland. Das ahnungslose Tierleben in einem Waldstück bei Heidelberg wird einmal jährlich an die Zivilisation erinnert. Motorenlärm, die zweistrahlige Düsenjäger wie einmotorige Propellermaschinen erscheinen lassen, und leere Bierdosen am Wegesrand vertreiben die kleinen Waldbewohner weit ins Innere des schützenden Grüns. Aufgrund der heißen Jahreszeit und der vielen Vollgasstrecken geben die Motoren ihre äußerste Leistung und platzen demnach reihenweise in der prallen Hitze. Überholmanöver sind schwierig, da Sie auf gegnerische Fahrfehler nicht hoffen sollten und jeder am Limit fährt. Die Boxenstrategie nimmt daher einen wichtigen Stellenwert ein.





Wieder bremsen Sie beim Schild 100, diesmal aber so stark, daß Sie sich bei Beginn der Schikane schon im ersten Gang befinden. Diese Kombination sollten Sie mit maximal 85 km/h durchqueren, schon ein leichtes Berühren der Seitenbegrenzung kann Ihren Wagen von der Bahn bringen.

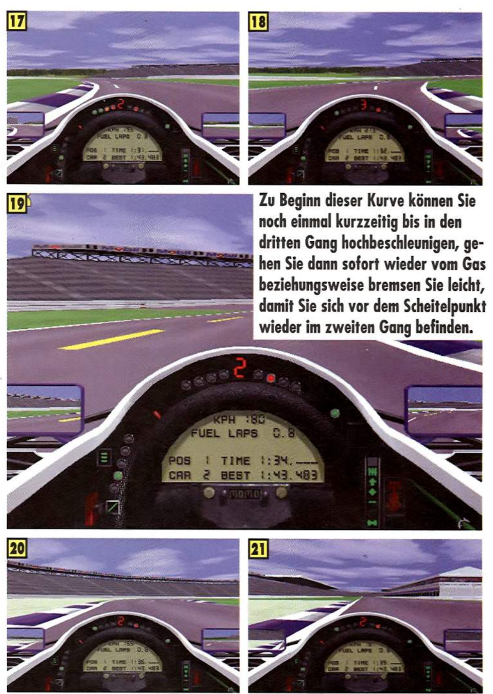


Beim Schild 100 bremsen. Dann im vierten Gang bei knapp 220 km/h in die Schikane hineingehen, den Wagen sanft hindurchlenken und ganz langsam wieder beschleunigen. Beim Ende sollten Sie schon wieder Tempo 250 erreicht haben.





Ab dem Schild 100 vom Gas gehen und die Drehzahl fallen lassen, bis Sie sich im fünften befinden. Jetzt leicht nach rechts lenken und, sobald die Strecke wieder relativ gerade verläuft, vehement auf die Bremse gehen, denn die Linkskurve läßt sich nur im ersten Gang bei knapp 110 km/h durchfahren.



Zu Beginn dieser Kurve können Sie noch einmal kurzzeitig bis in den dritten Gang hochbeschleunigen, gehen Sie dann sofort wieder vom Gas beziehungsweise bremsen Sie leicht, damit Sie sich vor dem Scheitelpunkt wieder im zweiten Gang befinden.

Jetzt noch einmal ganz kurz beschleunigen, wieder vom Gas und im zweiten Gang durch die letzte Kurve. Wenn Sie alles richtig gemacht haben, berühren Sie die Seitenbegrenzung ganz leicht.

Ungarn, MAGYARORSZAG NAGYDIJ — Mogyorod, 14. August

6. Gang
296 km/h
4. GANG, 208 km/h
5. GANG, 264 km/h
2. GANG
START/ZIEL
IM UHRZEIGERSINN
BOXENGASSE











Auf der Zielgeraden sollten Sie eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 290 km/h erreichen. Bremsen Sie beim Schild 100 langsam und kontrolliert ab - wenn Sie voll in die Eisen steigen, verlangsamen Sie das Tempo zu stark. Pendeln Sie das Tempo bei ungefähr 150 km/h ein und durchfahren Sie die Rechts-Kurve im zweiten Gang. Erst gegen Ende der Kurve wieder voll aufs Gas: Sie sollten bei knapp 170 km/h die linke Seitenbegrenzung berühren.



Fahren Sie im dritten Gang an die erste Links-Kurve heran, und bremsen Sie erst im letzten Augenblick (dann aber energisch) in den ersten Gang herunter. Mit 150 km/h sind Sie gut dabei. Sobald Sie das Ende der Kurve sehen können, wieder voll aufs Gas, um die anschließende Rechts-Kurve mit möglichst hoher Geschwindigkeit durchfahren zu können. Halten Sie sich dabei zunächst an der rechten Seite.

Strategie

Da aufgrund der engen Straßenführung Überholmanöver nur an einer Stelle Erfolg versprechen, ist ein guter Startplatz auch hier extrem wichtig. Ihre Boxenstrategie wird zum wesentlichen Bestandteil, der über Sieg oder Niederlage entscheidet. Haben Sie das Glück, auf der Pole zu stehen, planen Sie ruhig 2-3 Servicestopps ein. Mit fliegenden Fahnen können Sie so dem Feld davonjagen, da Sie Ihren Gegnern pro Runde 1 bis 2 Sekunden abnehmen und die Zeit für einen zusätzlichen Stopp bequem herausfahren. Sollten aber mehrere Gegner mit gefülltem Bauch vor Ihnen fahren, so begnügen Sie sich mit der Mindestanzahl an Boxenaufenthalten.



Die Historie

Auf dem engen Kurs haben die Superlizenz-Inhaber ihre liebe Mühe, die Boliden unter Kontrolle zu halten. Im Training werden 50 Dreher gezählt. Peinliche Panne bei Bernie Ecclestone. Beim Aussteigen aus dem FOCA-Bus fällt sein Aktenkoffer auf den Asphalt und springt auf. Die Umstehenden sehen den Inhalt: gebündelte Dollarnoten!

M. Schumacher (1.18,258)
Damon Hill (1.18,824)
David Coulthard (1.20,205)
Gerhard Berger (1.20,219)
Ukyo Katayama (1.20,232)
Martin Brundle (1.20,629)
Eddie Irvine (1.20,698)
H.-H. Frentzen (1.20,858)
Olivier Panis (1.20,929)
Rubens Barricello (1.20,952)
Mark Blundell (1.20,984)
Jos Verstappen (1.21,141)
Jean Alesi (1.21,206)
Philippe Alliot (1.21,498)
Pierluigi Martini (1.21,837)
Christian Fittipaldi (1.21,873)
Andrea de Cesaris (1.21,946)
Eric Bernard (1.22,038)
Gianni Morbidelli (1.22,311)
Michele Alboreto (1.22,379)
Erik Comas (1.22,487)
Alessandro Zanardi (1.22,513)
David Brabham (1.22,614)
Johnny Herbert (1.22,705)
Olivier Beretta (1.22,899)
Jean-Marc Gouon (1.24,191)



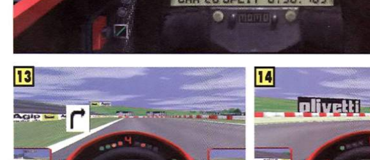


Dieser Links-Kurve nähern Sie sich mit ziemlich hoher Geschwindigkeit im sechsten Gang. Gehen Sie unmittelbar vor dem Schild „Mobil" kurz vom Gas, um in den fünften Gang herunterzuschalten. Geben Sie dann wieder Vollgas und lenken Sie voll nach links ein.

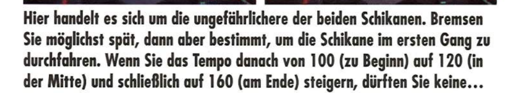








Diese Kurve durchfahren Sie am besten komplett im zweiten Gang. Gehen Sie mit knapp 180km/h in die Kurve hinein, lassen Sie die Geschwindigkeit auf ca. 130km/h fallen und geben Sie wieder Vollgas, wenn Sie das Ende der Kurve sehen.



Hier handelt es sich um die ungefährlichere der beiden Schikanen. Bremsen Sie möglichst spät, dann aber bestimmt, um die Schikane im ersten Gang zu durchfahren. Wenn Sie das Tempo danach von 100 (zu Beginn) auf 120 (in der Mitte) und schließlich auf 160 (am Ende) steigern, dürften Sie keine...





...Probleme haben. Achten Sie aber darauf, die Kurven weit auszufahren und nicht über die Begrenzungen zu schleudern: Sie verlieren dadurch nur Zeit!





Diese Kombination wird zweiten Gang durchfahren. Halten Sie dabei das Tempo zwischen 160km/h und 175km/h, und behandeln Sie das Gaspedal dabei sehr gefühlvoll. Wenn Sie hier zu stark beschleunigen und nur ein wenig falsch einlenken, gerät Ihr Wagen ins Schleudern.





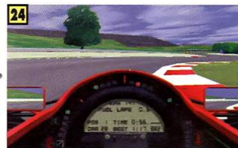
Diese leichte Biegung im Kurs sollten Sie nicht weiter ernstnehmen. Beschleunigen Sie ruhig voll durch und gehen Sie nur kurz vom Gas, wenn der Wagen droht, von der Straße abzukommen. Hier kann nicht viel passieren.





In diese Rechts-Kurve sollten Sie allerdings nicht zu schnell hineingehen. Halten Sie das Tempo bei ungefähr 230km/h und den Wagen dabei hochtourig im vierten Gang. Sobald Sie „durch" sind, können Sie wieder voll durchstarten.





Unterschätzen Sie auf keinen Fall die erste Rechts-Kurve, sondern bremsen Sie schon vor dem Schild mit dem Pfeil nach rechts ordentlich ab und gehen Sie mit knapp 140km/h in die Schikane hinein. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten: Wer´s riskant mag, versucht über die linke Seitenbegrenzung zu „springen" und gibt dabei Vollgas.





Bleiben Sie auf dem Gas, bis Sie sich neben dem Werbeschild „Olivetti" befinden. Dann gehen Sie auf die Bremse, um die Links-Kurve mit ungefähr 140km/h zu durchfahren. Berühren Sie dabei weder Gas- noch Bremspedal!

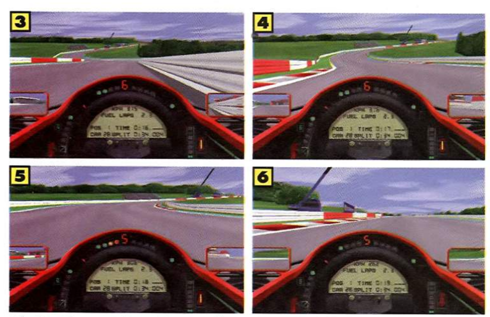
GRAND PRIX DE BELGIQUE   Spa-Francorchamps, 28. August

STAVELOT
LES FAGNES
LA SOURCE
BOXENGASSE
STARTLINIE
BLANCHIMONT
MALMEDY
2. GANG, 80 km/h
BUS STOP CHICANE
POUHON
5. GANG, 240 km/h
ZIELLINIE
IM UHRZEIGERSINN
RAIDILLON
EAU ROUGE
6. GANG, 288 km/h
6. GANG, 312 km/h
LES COMBES
KEMMEL

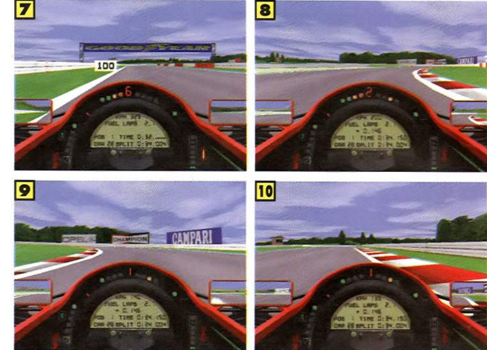




Gleich die erste Kurve ist für den Anfänger eine fast unlösbare Aufgabe - und vor allem im Rennen ein potentieller Unfallherd. Bremsen Sie möglichst früh in den ersten Gang herunter. Wenn Sie die Tribüne mitten im Sichtfeld haben, sollten Sie auf KEINEN Fall schneller sein als 65 km/h! Vollgas sollten Sie erst geben, wenn Sie sicher sein können, auf der Strecke zu bleiben!



Die Mut-Kurve: Fahren Sie im sechsten Gang den kleinen Berg hinunter, gehen Sie für eine halbe Sekunde vom Gas und beschleunigen Sie dann wieder voll durch - dabei sollten Sie natürlich voll nach rechts einlenken! Um diese Kurve perfekt zu fahren, muß man schon einige Dutzend Runden in Spa auf dem Buckel haben. Übrigens: Michael Schumacher fährt diese mörderische Passage mit Vollgas!



Diese Kurve sollten Sie hingegen nicht zu schnell angehen: Bremsen Sie ab dem Schild 100 auf knapp 200 km/h (zweiter Gang) herab und lenken Sie vorsichtig ein. Nehmen Sie dabei den Fuß vom Gas und tippen Sie ggf. noch einmal kurz auf die Bremse, um die anschließende Links-Kurve mit ca. 140 km/h zu nehmen.

Strategie

Spa gilt als der schönste und anspruchsvollste Kurs im Rennzirkus. Die „Perle der Ardennen" hat es in sich. Aufgrund der vielen Kurven wird Ihr Getriebe stark beansprucht. Überholmanöver sind nur den Besten der Besten vorenthalten. Nur eine Gerade ziert die belgische Rennstrecke. Auf diesem Kurs müssen Sie mit stählernen Nerven und höchster Konzentration fahren.



Die Historie

Rubens Barricello läßt sich im Qualify trotz Regens Slicks aufziehen und gewinnt die erste Pole-Position seiner Karriere. Um 23 Uhr läutet bei Michael Schumacher, dem Sieger des Rennens, das Telefon. Da der Skid-Block seines Wagens um 1,6 mm zu dünn war, wird ihm der Sieg aberkannt. Damon Hill, der die Strafe „als korrekt" ansieht, ist Nutznießer dieser Situation. Die 10 WM-Punkte werden ihm gutgeschrieben.

Rubens Barricello (2.21,163)
M. Schumacher (2.21,494)
Damon Hill (2.21,681)
Eddie Irvine (2.22,074)
Jean Alesi (2.22,202)
Jos Verstappen (2.22,218)
David Coulthard (2.22,359)
Mika Häkkinen (2.22,441)
H.-H. Frentzen (2.22,634)
Pierluigi Martini (2.23,326)
Gerhard Berger (2.23,895)
Mark Blundell (2.24,048)
Martin Brundle (2.24,117)
Gianni Morbidelli (2.25,114)
Andrea de Cesaris (2.25,695)
Eric Bernard (2.26,044)
Olivier Panis (2.26,079)
Michele Alboreto (2.26,738)
Philippe Alliot (2.26,901)
Johnny Herbert (2.27,155)
David Brabham (2.27,212)
Erik Comas (2.28,156)
Ukyo Katayama (2.28,979)
Christian Fittipaldi (2.30,931)
Jean-Marc Gounon (2.31,755)
Philippe Adams (2.33,885)





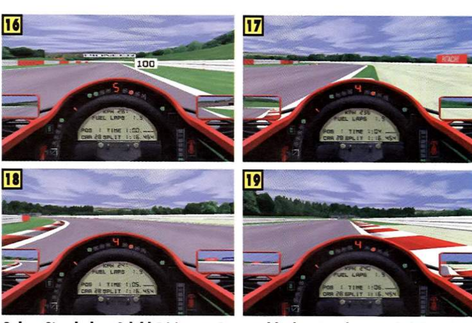


Eine ähnliche Situation: Sie nähern sich dieser Kurve mit fast 270 km/h. Bremsen Sie ab dem Schild mit dem Pfeil nach rechts in den ersten Gang herunter, um mit ca. 120 km/h in die Kurve einzulenken. Geben Sie auf keinen Fall zu früh wieder Gas, sondern fahren Sie lieber ein paar Meter zu langsam. Wenn alles sicher erscheint, beschleunigen Sie in den dritten Gang...





...und halten die Geschwindigkeit bei ca. 220 km/h. Lenken Sie dann nach links ein, nehmen Sie den Fuß vom Gas (Tempo am Scheitelpunkt: knapp 200 km/h) und beschleunigen Sie dann wieder.

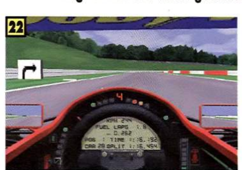


Gehen Sie ab dem Schild 100 vom Gas, und lenken Sie dann nach links ein - den vierten Gang sollten Sie aber unbedingt halten, auch wenn Sie dabei relativ knapp am Kiesbett vorbeifliegen. Gehen Sie dann wieder kurz aufs Gas und halten Sie die Geschwindigkeit bei ca. 240 km/h, um die anschließende Links-Kurve gefahrlos durchfahren zu können.





Beim Schild 100 sollten Sie herunterbremsen, bis Sie sich im dritten Gang befinden. Die folgende Rechts-Kurve und auch die Links-Kurve fahren Sie im dritten Gang. Gehen Sie dabei gefühlvoll mit dem Gas um.





Ein gutes Stück nach dem Schild mit dem Pfeil nach rechts treten Sie so lange auf die Bremse, bis Sie sich im zweiten Gang befinden. Jetzt einlenken und langsam beschleunigen. Nach der Rechtsbiegung wieder Vollgas!





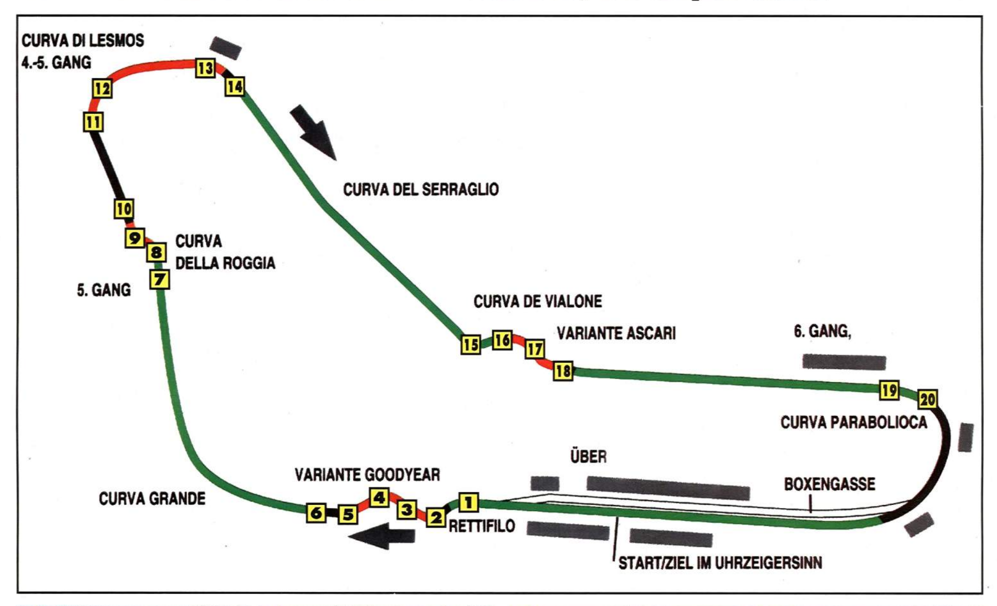
Beim Schild 100 bremsen Sie bis in den dritten Gang (ca. 200 km/h). Jetzt - haben Sie wieder einmal zwei Möglichkeiten, die Schikane zu meistern. Entweder wieder leicht aufs Gas und über den Randstein „hoppeln" (riskant), oder den Fuß vom Gas nehmen und die Kurve im zweiten Gang voll ausfahren.





Die folgende Rechts-Links-Kombination durchfahren Sie mit flottem Tempo bei knapp 210km/h. Achten Sie darauf, die Seitenbegrenzung nur leicht zu touchieren, denn sonst wird Ihnen die hohe Metallwand an der rechten Seite vermutlich zum Verhängnis.

GRAND PREMIO D'ITALIA Monza, 11. September













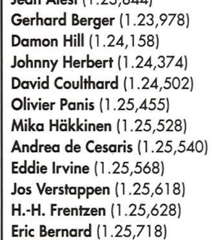


Am Ende der Zielgeraden lauert die einzige gefährliche Stelle in Monza. Die folgende Schikane ist vor allem während des Rennens ein potentieller Unfallort und sollte mit gemäßigtem Tempo gefahren werden Bremsen Sie beim Schild 100 brutal in den ersten Gang herunter, das Tempo sollte bei knapp 140 km/h...

...liegen, wenn Sie nach links einlenken. Nehmen Sie den Fuß vom Gas, und steuern Sie bei ungefähr 100 km/h bis 110 km/h wieder nach rechts. Geben Sie jetzt kurzzeitig Vollgas und bremsen Sie sofort wieder, um die anschließende Rechtskurve mit 140 km/h zu bewältigen. Am Scheitelpunkt können Sie schon wieder voll aufs Gas gehen.

Die Historie

Michael Schumacher läßt durch seine Anwälte den Benetton-Vertrag kündigen. Zwei Tage später steht jedoch fest, daß er wieder in Briatores Cockpit steigen wird, allerdings für ein hübsches Sümmchen mehr. Peter Sauber plagen ganz andere Probleme. Seine Partner drohen, die Lieferverträge aufzulösen, sollte er nicht bis Ende September das 95er Budget auftreiben. JJ Letho hingegen hat ein strahlendes Gesicht. Er wurde am Sonntag Papa.



Jean Alesi (1.23,844)
Gerhard Berger (1.23,978)
Damon Hill (1.24,158)
Johnny Herbert (1.24,374)
David Coulthard (1.24,502)
Olivier Panis (1.25,455)
Mika Häkkinen (1.25,528)
Andrea de Cesaris (1.25,540)
Eddie Irvine (1.25,568)
Jos Verstappen (1.25,618)
H.-H. Frentzen (1.25,628)
Eric Bernard (1.25,718)
Alessandro Zanardi (1.25,733)
Ukyo Katayama (1.25,889)
Martin Brundle (1.25,933)
Rubens Barricello (1.25,946)
Gianni Morbidelli (1.26,002)
Pierluigi Martini (1.26,056)
Christian Fittipaldi (1.26,337)
JJ Letho (1.26,384)
Mark Blundell (1.26,574)
Michele Alboreto (1.26,832)
Yannick Dalmas (1.27,846)
Erik Comas (1.27,894)
Jean-Marc Gounon (1.28,353)
David Brabham (1.28,619)



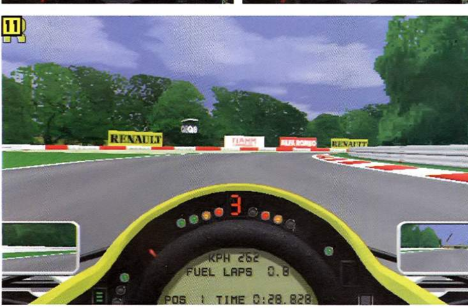


Die zweite Schikane ist weniger gefährlich. Bremsen Sie beim Schild 100 auf ca. 145 km/h ab und halten Sie diese Geschwindigkeit. Wenn Sie gefühlvoll mit dem Gaspedal umgehen, sollten Sie die Schikane durchfahren können, ohne die Seitenbegrenzungen zu berühren. Das ist gerade deshalb so wichtig, weil die Randsteine an dieser Stelle sehr hoch sind und Sie sich leicht drehen oder gar den Spoiler abfahren können.









Die folgende Rechtskurve ist zwar nicht besonders schnell, dafür aber auch gefährlich. Gehen Sie mit knapp 260 km/h im dritten Gang in die Kurve hinein, und reduzieren Sie die Geschwindigkeit nur ein wenig.



Strategie

Nachdem Sie den schönsten Kurs des Rennzirkus´ befahren haben, erwartet Sie in Italien die schnellste Rennstrecke. Monza hat zudem noch einen weiteren Rekord zu verbuchen: Sie ist die älteste aller Formel 1-Rennstrecken und wurde 1922 eröffnet. Die alte Dame hat keine Tücken und ist für Anfänger bestens zum Üben geeignet. Der Profi hingegen bekommt endlich die Möglichkeit, ein entspanntes Rennen zu fahren. Da die Strecke sehr breit gebaut wurde, wimmelt es nur so von Überholmöglichkeiten. Die einzige Strategie, die Sie für Monza benötigen, ist, Gas zu geben!

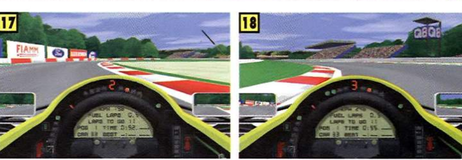




Die nächste Rechtskurve ist auch kein Problem. Lenken Sie bei 280 km/h im fünften Gang einfach voll ein. Sie sollten zwar die Seitenbegrenzung relativ stark berühren, trotzdem dürfte es problemlos möglich sein, wieder sauber auf die Strecke zurückzukommen.







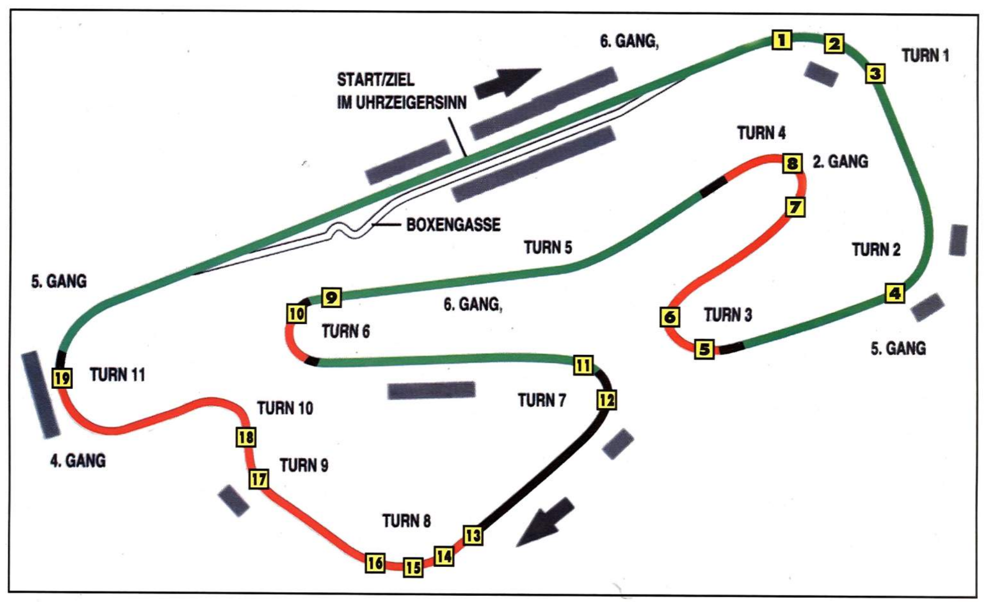
Bremsen Sie ab dem Schild 100, bis Sie sich bei Tempo 200 km/h im dritten Gang befinden. Dann schrammen Sie möglichst weit links an der Seitenbegrenzung vorbei, gehen noch weiter vom Gas und steuern sofort wieder nach rechts. Jetzt wieder voll aufs Gas und die abschließende Links-Biegung mit voller Beschleunigung durchfahren.

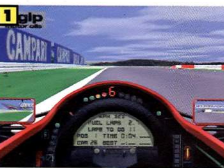




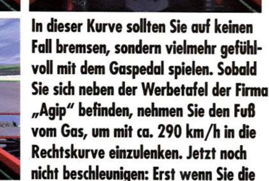
Sobald Sie den „Aussichtsturm" mit der Aufschrift „Q8" sehen, sollten Sie leicht bremsen. Vor dem Beginn der Rechtskurve sollten Sie sich im dritten Gang befinden, einlenken und noch ein wenig vom Gas gehen. Wenn Sie die Haupttribüne sehen, können Sie wieder beschleunigen.

GRANDE PREMIO DE PORTUGAL — Estoril, 25. September







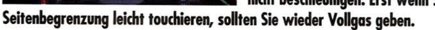


In dieser Kurve sollten Sie auf keinen Fall bremsen, sondern vielmehr gefühlvoll mit dem Gaspedal spielen. Sobald Sie sich neben der Werbetafel der Firma „Agip" befinden, nehmen Sie den Fuß vom Gas, um mit ca. 290 km/h in die Rechtskurve einzulenken. Jetzt noch nicht beschleunigen: Erst wenn Sie die Seitenbegrenzung leicht touchieren, sollten Sie wieder Vollgas geben.





Sobald das Werbeschild der Firma „Pioneer" im Rückspiegel auftaucht, treten Sie langsam, aber bestimmt auf die Bremse, verringern das Tempo auf 150 km/h und lenken dann nach rechts ein.





Auch diese Kurve läßt sich im sechsten Gang durchfahren. Sie müssen dazu das Tempo auf 280 km/h drosseln und die Geschwindigkeit konstant halten.

Die Historie

Die aus Sicherheitsgründen eingebaute Schikane erweist sich als spektakuläre Falle. Im Qualify dreht sich Eddie Irvine unverschuldet auf der Strecke. Der dicht auffahrende Damon Hill sieht keine Ausweichmöglichkeit, rammt den havarierten Boliden und überschlägt sich im Kies. FIA-Kommissar Roberto Causo will daraufhin Eddie Irvine die Superlizenz entziehen. Damon Hill und Michael Schumacher schütteln sich an der Boxenmauer die Hände. Ihre Dauerfehde wird beigelegt.

Gerhard Berger (1.20,608)
Damon Hill (1.20,766)
David Coulthard (1.21,033)
Mika Häkkinen (1.21,251)
Jean Alesi (1.21,517)
Ukyo Katyama (1.21,796)
Martin Brundle (1.21,656)
Rubens Barricello (1.21,796)
H.-H. Frentzen (1.21,921)
Jos Verstappen (1.22,000)
Christian Fittipaldi (1.22,132)
Mark Blundell (1.22,288)
Eddie Irvine (1.22,294)
JJ Letho (1.22,369)
Olivier Panis (1.22,672)
Gianni Morbidelli (1.22,756)
Andrea de Cesaris (1.22,885)
Pierluigi Martini (1.23,243)
Michele Alboreto (1.23,364)
Johnny Herbert (1.23,408)
Eric Bernard (1.23,699)
Erik Comas (1.24,192)
Yannick Dalmas (1.24,438)
David Brabham (1.24,514)
Philippe Adams (1.25,313)
Jean-Marc Gounon (1.25,649)



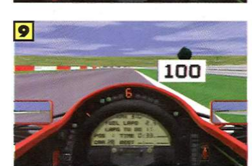
Strategie

Ein anspruchsvolles Rennen erwartet Sie. Die faire Streckenführung beschert Ihnen hervorragende Überholmöglichkeiten. Die computergesteuerten Gegner geben hier ihr Bestes, um Ihnen einen Platz auf dem heißersehnten Treppchen so schwer wie möglich zu machen. Die langgezogenen Passagen zwischen den Kurven verhindern radikale Bremsmanöver, so daß bei optimaler Fahrweise Ihre Reifen wenig verschleißen. Planen Sie demnach so wenig Boxenstopps wie möglich ein.





Eine heikle Kurve. Bremsen Sie beim Schild mit dem Pfeil nach links stark ab, um dann mit knapp 90 km/h im ersten Gang die Kurve zu durchfahren.





Hier noch einmal das gleiche Spiel. Bremsen Sie beim Schild 100 kräftig ab, bis Sie sich im zweiten Gang bei knapp 145 km/h befinden. Lenken Sie dann voll ein und geben Sie so früh wie möglich Gas.





Gehen Sie beim Schild 100 sachte auf die Bremse und lenken Sie langsam ein. Diese Rechtskurve läßt sich im zweiten Gang problemlos durchfahren.

Die 97er-Teams

Team	Fahrer
Arrows-Yamaha (Bridgestone)	1. Damon Hill (GBR) 2. Pedro Diniz (BR)
Williams-Renault (Goodyear)	3. Jacques Villeneuve (CDN) 4. Heinz-Harald Frentzen (D)
Ferrari (Goodyear)	5. Michael Schumacher (D) 6. Eddie Irvine (GBR)
Benetton-Renault (Goodyear)	7. Jean Alesi (F) 8. Gerhard Berger (A)
McLaren-Mercedes (Goodyear)	9. Mika Häkkinen (FIN) 10. David Coulthard (GBR)
Jordan-Peugeot (Goodyear)	11. Ralf Schumacher (D) 12. Giancarlo Fisichella (I)
Ligier-Mugen-Honda (Bridgestone)	14. Olivier Panis (F) 15. Shinji Nakano (J)
Sauber-Ferrari (Goodyear)	16. Johnny Herbert (GBR) 17. Nicola Larini (I)
Tyrrell-Ford (Goodyear)	18. Jos Verstappen (NED) 19. Mika Salo (FIN)
Minardi-Hart (Bridgestone)	20. Ukyo Katayama (J) 21. Jarno Trulli (I)
Stewart-Ford (Bridgestone)	22. Rubens Barrichello (BR) 23. Jan Magnussen (DK)
Lola-Ford (Goodyear)	24. Vincenzo Sospiri (I) 25. Ricardo Rosset (BR)









Eine mörderische Bergauf-Schikane! Nehmen Sie noch vor der Kurve den Fuß vom Gas und bremsen Sie, sobald Sie den Wagen „geradegestellt" haben. Die Linkskurve läßt sich maximal mit 60 km/h durchfahren. Steigern Sie nun langsam das Tempo, achten Sie aber darauf, daß der Wagen nicht driftet!





Bremsen Sie beim Schild mit dem Pfeil nach links, bis Sie sich im zweiten Gang befinden, und lenken Sie bei 140 km/h ein - das Tempo sollten Sie nun halten und möglichst früh wieder beschleunigen.



In der abschließenden Rechtsbiegung müssen Sie lediglich darauf achten, den Wagen nicht zu stark driften zu lassen, da sonst ein Ausflug ins Grün vorprogrammiert ist. Steigern Sie also nur langsam, aber kontinuierlich das Tempo.

Spannende Links

http://cervino.vol.it/GP2/index.html
http://home.t-online.de/home/alex.ludwig/homepage.htm
http://ourworld.compuserve.com/homepages/tkellaway/
http://www.atlasf1.com/
http://www.zoom.com/mito/index.sthml

GROSSER PREIS VON EUROPA — Jerez, 16. Oktober

CURVA EXPO 92
CURVA PELUQUI
CURVA AYRTON SENNA
BOXENGASSE
CURVA MIC
CURVA ANGEL NIETO
CURVA DRY SACK
START/ZIEL IM UHRZEIGERSINN
CURVA DUCADOS
CURVA SITO PONS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

1 2

Auf der Zielgeraden können erreichen Sie relativ spät die Höchstgeschwindigkeit, vergessen Sie also nicht, früh genug zu bremsen (schon vor dem Schild mit dem Pfeil nach rechts), um bei der tückischen Rechtskurve nicht abzufliegen. Fahren Sie diese leicht bergauf gehende Kurve im ersten Gang bei knapp 130 km/h und beschleunigen Sie dann kurzzeitig auf ca. 220 km/h.

Strategie

In Jerez befahren Sie wieder einmal einen Kurs, auf dem Sie nur mit riskanten Manövern und aggressiver Fahrweise Plätze gutmachen können. Erfahren Sie sich deshalb zu Beginn eine gute Startposition. Der Computer steuert seine Mannen zwar brav auf der Ideallinie, trotzdem sind gute Überholvorgänge aufgrund der engen Strecke dünn gesät. Überdurchschnittlich intelligente Gegner haben Sie in Spanien nicht zu befürchten, auch wenn sie diesmal aggressiver fahren als auf den Kursen zuvor.







Sobald das Werbeschild der Firma „Pioneer" großflächig auf dem Monitor erscheint, sollten Sie das Bremsmanöver einleiten. Senken Sie das Tempo auf ungefähr 100 km/h, und fahren Sie diese Rechtskurve nicht mit zuviel Druck. Beim Übergang in die Linkskurve steigern Sie die Geschwindigkeit auf 150 km/h und geben Gas, sobald Sie das Ende der Biegung erkennen können.



Die Historie

Duell der Worte. Schumacher eröffnet britischen Journalisten, er habe weder vor dem Rennfahrer Hill noch vor dem Menschen Hill Respekt. Hill kontert im Fahrerlager und stempelt Michael als grünen Jungen ab. Frentzen leidet an den Auswirkungen eines verdorbenen Tintenfischessens. Er quartiert sich in der Toilette ein und verläßt diese nur noch selten.

M. Schumacher (1.22,762)
Damon Hill (1.22,892)
Nigel Mansell (1.23,392)
H.-H. Frentzen (1.23,431)
Rubens Barricello (1.23,455)
Gerhard Berger (1.23,677)
Johnny Herbert (1.24,040)
Gianni Morbidelli (1.24,079)
Mika Häkkinen (1.24,122)
Eddie Irvine (1.24,157)
Jos Verstappen (1.24,643)
Ukyo Katayama (1.24,738)
Mark Blundell (1.24,770)
Martin Brundle (1.25,110)
Jean Alesi (1.25,182)
Pierluigi Martini (1.25,294)
Andrea de Cesaris (1.25,407)
Christian Fittipaldi (1.25,427)
Michele Alboreto (1.25,511)
Alessandro Zanardi (1.25,557)
Eric Bernard (1.25,595)
Erik Comas (1.26,272)
Hideki Noda (1.27,168)
David Brabham (1.27,201)
D. Schiattarella (1.27,976)



Die leichte Linksbiegung sieht gefährlicher aus, als sie letztlich ist. Wenn Sie richtig durchbeschleunigt haben, sollten Sie sich an dieser Stelle im fünften Gang befinden. Lenken Sie voll nach links ein (der Wagen rutscht unweigerlich nach rechts), und gehen Sie kurz vom Gas, wenn der Wagen zu stark driften sollte.





Die nächste Rechtskurve läßt sich im dritten Gang bei knapp 190 km/h durchfahren. Voraussetzung: Sie treffen die Ideallinie optimal. Bremsen Sie dazu kurz vor der Werbetafel der Firma „Champion" vehement ab.





Eine wirklich enge Kurve: Bremsen Sie deshalb schon ein gutes Stück vor dem Schild 100, bis Sie sich im ersten Gang befinden und mit knapp 100 km/h die Kurve sicher durchfahren können. Beim Scheitelpunkt können Sie wieder beschleunigen, hier können Sie sehr viel Zeit gutmachen!



Geben Sie weiter Gas, diese Kurve zieht sich zwar ein wenig, ist aber ansonsten eher harmlos. Wenn der Wagen leicht driften sollte, gehen Sie kurz vom Gas und beschleunigen Sie dann sofort wieder - so entgehen Sie einem Abflug ins Grüne.





Die nächste Linkskurve können Sie im vierten Gang durchfahren. Am Anfang sollten Sie sich im vierten Gang bei ca. 250 km/h befinden. Gehen Sie nun vom Gas und durchfahren Sie die Kurve mit nicht mehr als 210 km/h.





Diese Rechtskurve hat es in sich. Bremsen Sie vor dem Schild mit dem Pfeil nach rechts und lenken Sie bei Tempo 130 im ersten Gang ein.



In dem kurzen Zwischenstück können Sie noch einmal beschleunigen, in der folgenden Rechtskurve sollten Sie das Tempo aber wieder auf ca. 150 km/h drosseln, um nicht zu stark durch die Kurve zu driften und wertvolle Geschwindigkeit zu verlieren.









Sobald Sie am Werbeschild der Firma „Agip" vorbeirauschen, bremsen Sie kurz ab, nehmen den Fuß vom Gas und lenken bei ca. 120 km/h in die Rechtskurve ein. Halten Sie in diesem Streckenabschnitt relativ konstant das Tempo und fahren Sie die Kurven sauber aus.

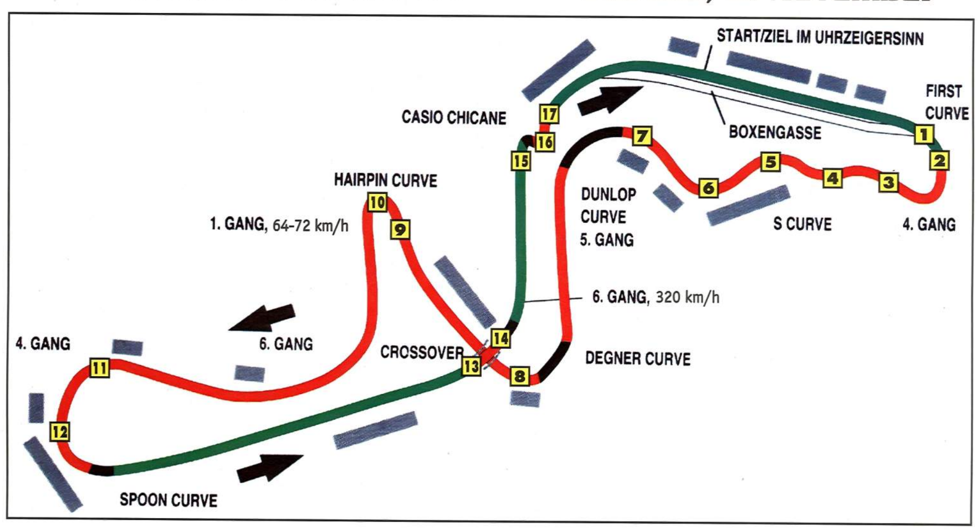




Die letzte Kurve vor der Zielgeraden hat es wirklich in sich. Bremsen Sie schon vor dem Schild mit dem Pfeil nach links und lenken Sie mit maximal 90 km/h in die Kurve ein. Erst im letzten Moment können Sie wieder beschleunigen, sonst landen Sie auf dem seitlichen Grün.

GROSSER PREIS VON JAPAN

Suzuka, 6. November







Nach der langen Geraden wartet eine langgezogene Rechtskurve, die gegen Ende sehr eng wird. Bremsen Sie deshalb schon bei dem Schild mit dem Pfeil nach rechts ab und lenken Sie bei ca. 180 km/h in die Kurve ein. Vergessen Sie aber nicht, das Tempo weiter zu drosseln, sonst droht ein Abflug.



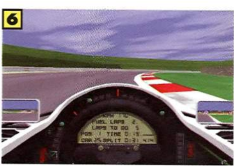
Die folgende Kurvenkombination läßt sich mit relativ hoher Geschwindigkeit durchfahren. Gehen Sie in die erste Linkskurve im vierten Gang bei ca. 250 km/h hinein...



...und lassen Sie dann das Tempo auf ca. 210 km/h fallen, bevor Sie in die folgende Rechtskurve einlenken. Wenige Stundenkilometer zuviel können den Wagen ausbrechen lassen.



Geben Sie dann wieder vorsichtig Gas und nehmen Sie die Rechtskurve mit knapp 230 km/h. Sie können jetzt noch einmal kurzzeitig beschleunigen, müssen dann aber sofort...



...kräftig abbremsen, denn die anschließende Rechtskurve läßt sich nur mit maximal 180 km/h durchfahren. Da es leicht bergauf geht, kann der Wagen ausbrechen!

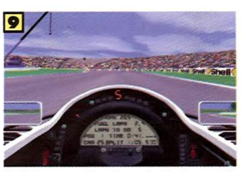


Nun geht es leicht bergauf. Wenn Sie sich streng an der linken Seite der Fahrbahn halten, können Sie aber beruhigt Gas geben und voll durchbeschleunigen.



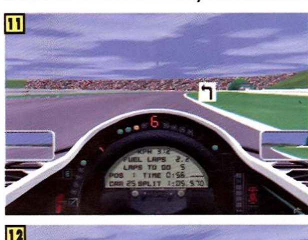
Die Rechtskurve vor der Fahrbahnunterführung läßt sich ohne Probleme im zweiten Gang meistern. Hier können Sie ruhig einmal mit dem Gaspedal spielen, um den Grenzbereich abzuschätzen. An ein Überholmanöver sollten Sie an dieser Stelle auf keinen Fall denken.







Es folgt nun eine der schwierigsten Stellen des gesamten Kurses. Hier läßt sich viel Zeit gewinnen, aber auch verlieren. Das Problem: Es gibt keinen echten Fixpunkt, an dem man seinen Bremspunkt festlegen kann. Hier sollten Sie ein wenig experimentieren. Bedenken Sie aber dabei, daß sich die Linkskurve mit maximal 90 km/h durchfahren läßt.





Wie schon gleich zu Beginn des Kurses, so wird auch diese Kurve gegen Ende immer enger. Bremsen Sie bei dem Schild mit dem Pfeil nach links kurz ab und lenken Sie im dritten Gang in die Kurve ein - achten Sie darauf, das Tempo kontinuierlich sinken zu lassen.
Dies ist eine der Stellen, an denen einfach und ungefährlich überholt werden kann. Ziehen Sie noch vor dem Schild nach links, setzen Sie den Bremspunkt etwas später und steigen Sie dafür stärker in die Eisen.

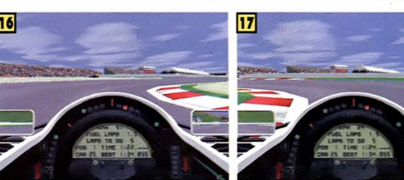


Nehmen Sie kurz nach dem Schild mit dem Pfeil nach links den Fuß vom Gas und durchfahren Sie die leichte Biegung im fünften Gang mit 280 km/h.

Strategie

In Japan befahren Sie einen Kurs, der mit der klassischen „8" aufwartet. Hohe Ansprüche an Ihr Können stellt der japanische Grand Prix nicht an Sie. Während die Streckenführung anfangs noch keine Überholmanöver zuläßt, ändert sich diese langweilige Einschränkung vor der Spoon Curve. Bis zum Ziel erlebt der Zuschauer heiße Überholversuche auf den schnellen Geraden.





Die letzte Schikane vor dem Ziel. Bremsen Sie schon weit vor dem Schild 100, bis sich das Tempo auf 100 km/h reduziert hat. Fahren Sie die Kurven sauber aus und geben Sie nicht zu viel Gas - an dieser Stelle ist weniger meist mehr.

Die Historie

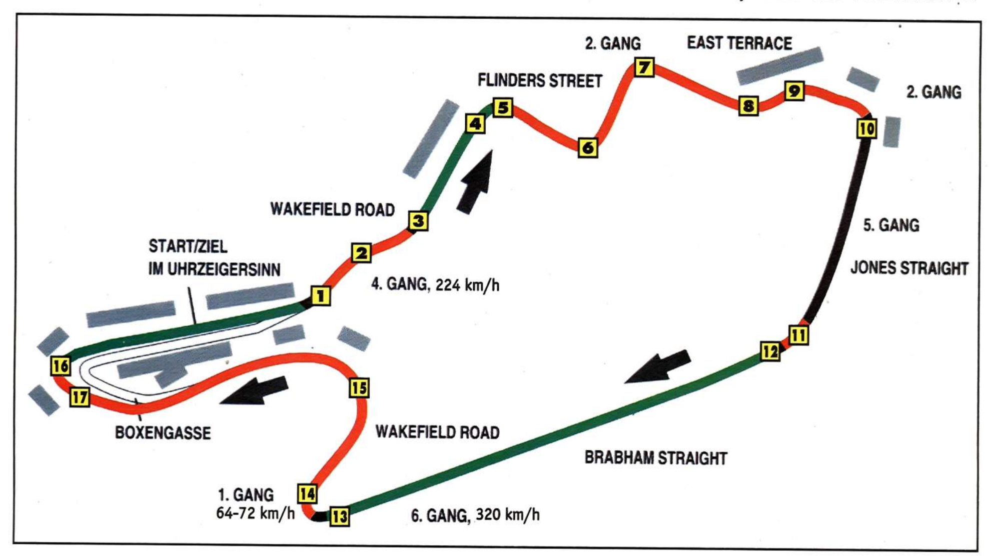
Großes Nervenflattern in der Williams-Box! Nigel Mansell untersagt David Coulthard den Zutritt, da dieser die Mechaniker stört. Damon Hill fordert die Fotografen auf, nicht zu blitzen, da seine Konzentration darunter leidet. Michael Schumacher ist die Ruhe selbst. Nachts schläft er tief und fest und „Nervosität" scheint an diesem Wochenende ein Fremdwort für ihn zu sein. Massenandrang an den Kassen. Jede japanische Eintrittskarte hätte 40mal verkauft werden können.

M. Schumacher (1.37,209)
Damon Hill (1.37,696)
H.-H. Frentzen (1.37,828)
Nigel Mansell (1.37,768)
Johnny Herbert (1.37,828)
Eddie Irvine (1.37,880)
Jean Alesi (1.37,907)
Mika Häkkinen (1.37,998)
Martin Brundle (1.38,076)
Rubens Barricello (1.38,533)
Gerhard Berger (1.38,570)
Gianni Morbidelli (1.39,030)
Mark Blundell (1.39,266)
Ukyo Katayama (1.39,462)
JJ Letho (1.39,483)
Pierluigi Martini (1.39,548)
Alessandro Zarnardi (1.39,721)
Christian Fittipaldi (1.39,868)
Olivier Panis (1.40,042)
Franck Lagorce (1.40,577)
Michele Alboreto (1.40,652)
Erik Comas (1.40,978)
Hideki Noda (1.40,990)
David Brabham (1.41,659)
Mika Salo (1.41,805)
Takachiho Inoue (1.45,004)

GP-Kalender 1997

09.03	**Melbourne**, Australien
30.03	**Interlagos**, Brasilien
13.04	**Buenos Aires**, Argentinien
27.04	**Imola**, San Marino
11.05	**Monaco**, Monaco
25.05	**Barcelona**, Spanien
15.06	**Montreal**, Kanada
29.06	**Magny-Cours**, Frankreich
13.07	**Silverstone**, England
27.07	**Hockenheim**, Deutschland
10.08	**Budapest**, Ungarn
24.08	**Spa-Francorchamps**, Belgien
07.09	**Monza**, Italien
21.09	**Zeltweg**, Österreich
28.09	**Nürburgring**, Luxemburg
12.10	**Suzuka**, Japan
26.10	**Estoril**, Portugal (ggf. Jerez, Spanien)

GROSSER PREIS VON AUSTRALIEN Adelaide, 13. November







Gleich zu Beginn der Strecke ist eine Schikane. Achten Sie bei der Einfahrt auf die Boxen-Gasse: Hier können Kollegen ausscheren! Die Schikane selbst ist kein großes Problem. Bremsen Sie den Wagen auf knapp 220 km/h ab und halten Sie das Tempo. Wenn Sie an der Rechtsbiegung vorbei sind, können Sie schon wieder voll beschleunigen.

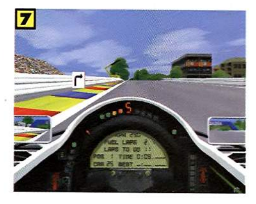




Es folgen nun drei fast rechtwinklige Kurven. Bremsen Sie beim Schild mit dem Pfeil nach rechts kräftig ab und fahren Sie im zweiten Gang bei ca. 150 km/h in die Kurve hinein. Lassen Sie dabei die Geschwindigkeit weiter fallen, und geben Sie wieder richtig Gas, wenn Sie am Scheitelpunkt vorbei sind.



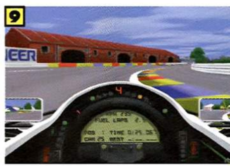
Kurz darauf müssen Sie schon wieder scharf bremsen, denn die folgende Linkskurve läßt sich auf keinen Fall mit mehr als 110 km/h nehmen.



Wieder beschleunigen und wieder in die Eisen steigen. Bei der abschließenden Linkskurve dieses Streckenabschnitts sollten Sie das Tempo wieder auf 150 km/h drosseln und beim Einlenken weiter fallen lassen, um nicht an der Bande zu landen. Achten Sie aber darauf, früh genug zu beschleunigen.







Es folgt eine sehr schnelle Schikane, die sich problemlos mit 240 km/h durchfahren läßt, wenn Sie die Seitenbegrenzungen nicht besonders stark berühren. Achten Sie darauf, das Tempo möglichst konstant zu halten.



Wenige Meter nach der Schikane folgt schon wieder eine scharfe Rechtskurve. Also: Wieder abbremsen und mit knapp 150 km/h durchdriften. An diesen Stellen läßt sich übrigens am meisten Zeit gutmachen - allerdings ist auch das Risiko entsprechend höher.





In der nächsten Rechtskurve geht es leicht bergauf. Wagemutige Fahrer bleiben hier voll auf dem Gas und schrammen komplett über die Seitenbegrenzung. Sie können aber auch ruhig kurzzeitig den Fuß vom Gas nehmen. Achtung! Die Sicht ist hier sehr eingeschränkt, wenn sich in der Kurve ein anderer Wagen befindet, ist eine Karambolage vorprogrammiert!

Die Historie

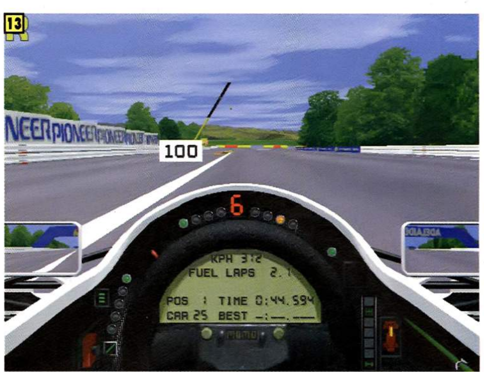
Peter Sauber schenkt seinem Starpiloten Frentzen einen auf Hochglanz polierten C13. Damon Hill fährt das Rennen seines Lebens. Allerdings nur bis zur 36. Runde. In der fünften Kurve kommt es zur Kollision. Schumacher fällt aus, Hill fährt vorerst weiter. Ein weiblicher Streckenposten überbringt dem bangenden Deutschen die frohe Botschaft: Hill ist ebenfalls ausgeschieden. Michael Schumacher wird in der 53. Minute Weltmeister.

Nigel Mansell (1.16,179)
M. Schumacher (1.16,197)
Damon Hill (1.16,830)
Mika Häkkinen (1.16,992)
Rubens Barricello (1.17,537)
Eddie Irvine (1.17,667)
Johnny Herbert (1.17,727)
Jean Alesi (1.17,801)
Martin Brundle (1.17,950)
H.-H. Frentzen (1.17,962)
Gerhard Berger (1.18,070)
Olivier Panis (1.18,072)
Mark Blundell (1,.18,237)
Alessandro Zanardi (1.18,331)
Ukyo Katayama (1.18,411)
Michele Alboreto (1.18,755)
JJ Letho (1.18,806)
Pierluigi Martini (1.18,957)
Christian Fittipaldi (1.19,061)
Franck Lagorce (1.19,153)
Gianni Morbidelli (1.19,610)
Mika Salo (1.19,844)
Hideki Noda (1.20,145)
David Brabham (1.20,442)
Jean-Denis Deletraz (1.22,422)
D. Schiattarella (1.22,529)

Strategie

Im letzten Rennen, bevor das Kaufen und Verkaufen der Fahrer beginnt, möchte jeder Pilot nochmals seinen Marktwert bestätigen. Australien garantiert mit einer schnellen, aber kurvenreichen Strecke einen würdigen Saisonabschluß.

Peter Gunn, Oliver Menne, Christian Bigge





Die Spitzkehre hat es in sich. Bremsen Sie schon weit vor dem Schild 100, um nicht in die Bande zu knallen. Am Scheitelpunkt der Kurve ist das Maximaltempo ca. 70 km/h - wer nur einen kurzen Augenblick zu spät bremst, hat meist keine Chance mehr.



Die nächste Linkskurve ist sehr gutmütig und läßt sich bei knapp 150 km/h im zweiten Gang bequem durchfahren. Dies ist eine der Kurven, in denen man ruhig ein wenig experimentieren kann. Wenige Stundenkilometer mehr können die Zeit ganz erheblich beeinflussen.





Die letzte Herausforderung vor der Zielgeraden. Bremsen Sie noch vor dem Schild mit dem Pfeil nach rechts, um in die Kurve mit knapp 110 km/h hineinzufahren. Auch hier lassen Sie das Tempo weiter sinken.

Grand Prix Manager 1 + 2



Der Formel 1-Zirkus ist ein heißes Pflaster für alle angehenden Grand Prix-Manager. Mit Hilfe dieses Games Guides stellt es jedoch kein Problem dar, die richtigen Personal- und Finanzentscheidungen zu treffen, notwendige Sponsoren zu ködern und mit einem technisch ausgereiften Traumauto die Konkurrenz zu schocken.

Nachdem MicroProse 1993 mit Formula One Grand Prix das nervenaufreibende Fahrgeschehen der Formel 1 live aus dem Cockpit der Boliden übertrug, wurde es lange Zeit still um die Rennambitionen der Simulationsspezialisten. Damit sich die teure Formel 1-Lizenz auch ordentlich lohnt, gab es mit dem Grand Prix Manager und GP2 nun in kürzester Zeit gleich zwei Spiele rund um die sprit- und reifenfressende Welt der PS-Monster. Im Dezember 1996 folgte die zweite Auflage des Grand Prix Managers, die allerdings keine wesentlichen Neuerungen brachte. Unsere grundsätzlichen Tips gelten daher durchaus für beide Programme. Bevor Sie eine Langzeitkarriere anstreben, sollten Sie die Kurzszenarien als Einstieg absolvieren. Da diese unterschiedliche Ausgangspositionen haben, lernt der angehende Top-Manager relativ schnell, das mehr oder weniger knappe Geld sinnvoll einzusetzen. Außerdem entwickeln Sie so ein Gespür für den Umgang mit dem Personal und können eher abschätzen, an welchen technischen Details Sie schwerpunktmäßig arbeiten müssen. Derart gestählt können Sie sich ruhigen Gewissens an Ihr Lebenswerk im Formel 1-Zirkus wagen.



Durch die Analysefunktion können Sie einzelne Rundenzeiten bis ins kleinste Detail miteinander vergleichen.

Personal Affairs

Im Personalbereich stehen kurz- und längerfristige Entscheidungen von Bedeutung an. Die Zahl und Qualität der Assistenten hängt dabei unmittelbar von der Finanzlage des Rennstalls ab – Teams mit schwachem Geldbeutel sollten eher mittelklassiges Personal einstellen, gutbetuchte Vereine können sich dagegen mit erstklassigen Lohnknechten eindecken. Die Personalpolitik wird aber auch von den momentanen Aktivitäten des Managers beeinflußt. Ist man gerade auf der Suche nach einem dicken Sponsor, lohnt sich eventuell der Einkauf von Marketing-Experten. Hinkt die Crew bei der Konstruktion des neuen Chassis hinter dem Zeitplan her, sollte man das Anwerben von zusätzlichen Design-Hilfskräften in Erwägung ziehen. Sind diese kurzfristigen Entscheidungen noch jederzeit veränderbar, so kommt den langfristigen Verträgen mit den Oberhäuptern der einzelnen Abteilungen und den Fahrern eine wesentlich größere Bedeutung zu. Deshalb sondiert man rechtzeitig den Personalmarkt und fragt bei interessanten Leuten an, zu welchen Bedingungen sie zu einem Wechsel bereit sind. Das Programm bewertet die Personen übrigens ziemlich undurchsichtig in folgender abstufender Reihenfolge: As - Überragend - Hervorragend - Großartig - Ausgezeichnet - Sehr gut - Gut - Recht gut -





Da staunt die hochkarätige Konkurrenz: Der zweite Fahrer des technisch unterbelichteten Simtek-Teams genießt die Aussicht vom obersten Platz auf dem Treppchen.



Der erfolgshungrige Manager sollte die Qualifikationsläufe und das Hauptrennen selbst fahren – der Rest kann getrost dem Computer überlassen werden.

Brauchbar. Die Positionen der einzelnen Fahrer sind vom Computer nicht immer optimal ausgewählt, weshalb sich ein Studium der fahrerischen Fähigkeiten bezahlt macht. Es gibt viele teure Gurken, die man besser zum nächsten Arbeitsamt schickt oder auf den deprimierenden Testfahrer-Platz verfrachtet. Leider werden Fahrer, die eine Position nach hinten wandern, leicht demoralisiert; Verhandlungen mit Spitzenfahrern erfordern aber mitunter das Jonglieren mit Positionen. Sinkt die Moral eines Fahrers im Laufe der Saison auf „sehr niedrig", schiebt man ihn auf den Testfahrerplatz und dann wieder auf die alte Position – schon steigt seine Motivation wieder.

Money for nothing

Der Gang zur Bank lohnt sich nur, wenn mittelfristig gesehen anderweitige Einnahmequellen in Aussicht sind – ansonsten werden die fixen Rückzahlungsraten sehr schnell das Manager-Grab schaufeln. Zusatzkredite sind weiträumig zu umfahren – sie erhöhen den Zinssatz schon bestehender Schuldnerverträge. Die Fahrer sind zwangsweise haftpflichtversichert; darüber hinaus sollten die beiden Rennfahrer (nicht unbedingt der Tester) auch gegen Verletzungen versichert werden. Den Verlust-Fall kann man sich getrost schenken und die horrenden Prämien für die qualitativ hochwertigen Fahrer sparen: da man sowieso ständig speichern sollte, lädt man einfach den alten Spielstand im Fall des Unfalls und fährt das Rennen noch einmal. Gute Wachmannschaften sind zwar teuer, aber im Gegenzug höchst effektiv. Vor allem für kleinere Teams lohnt es sich, besser ausgestattete Gegner zu infiltrieren – je größer der Technologie-Abstand, desto eher lohnt sich der Einsatz von Wirtschaftsspionen. Ein laufender Vertrag ist nur sinnvoll, wenn man das nötige Kleingeld hat – ansonsten krallt man sich bei Bedarf den besten Sicherheitsmann und läßt ihn bei der Konkurrenz rumschnüffeln (voher speichern!). Teams mit hohem Technik-Stand sollten durch den Einsatz von Top-Leuten auf jeden Fall dafür sorgen, daß gegnerische Rennställe nicht von diesem Umstand profitieren.

Marketing-Mix

Bei der Suche nach einem goldbehangenen Sponsor sollte man mit Geduld vorgehen; es bringt relativ wenig, schon nach den ersten Rennen alle Werbeflächen auf Wagen, Helm oder Anzug längerfristig vermietet zu haben, wenn die guten Resultate des Teams noch anstehen. Rennerfolge wirken sich dauerhaft auf die Spendierfreude der interessierten Unternehmen aus – auf kurze Sicht sorgt das Anwerben von Marketing-Fachleuten für einen Geldbonus. Die Zeitallokation ist eine recht diffizile Sache, da man nur schwer vorhersehen kann, wie sich das Interesse und die Zahlungsfreudigkeit der umworbenen Firmen entwickeln (s. Extrakasten). Sieht es aus irgendwelchen Gründen danach aus, daß die Rennergebnisse in nächster Zeit nicht so üppig ausfallen werden, sollte man die verfügbaren Werbeflächen schnellstens unter die Leute bringen. Um das Image des Rennstalls zu verbessern, sollte man sich alle Werbeartikel gönnen – schließlich kosten sie relativ wenig. Auf der anderen Seite können kleinere Teams mit der Vergabe von Lizenzen ihre Portokasse etwas aufstocken – um die Kauffreudigkeit zu fördern, sollte man die Zeiteinteilung der Marketing-Leute kurzfristig auf Merchandising verlegen.

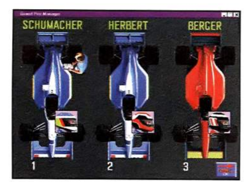
Das Who´s Who der Fahrer

Die alte Binsenweisheit „teuer = gut" bewahrheitet sich beim Betrachten des Fahrerkataloges nur eingeschränkt – es lohnt sich also allemal, die Möchtegernstars etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Von den Fähigkeiten her ist Schumacher (Benetton) mit Abstand der beste Fahrer; er wird gefolgt von Berger (Ferrari), Mansell (McLaren, GPM 1), Alesi (Ferrari), Hill (Williams), Hakkinen (McLaren) und Brundle (Ligier). Leider liegen die Anfangsgehälter dieser Jungs auch zum Teil weit jenseits der Millionengrenze – 16 Millionen für den alternden Mansell als Fahrer auszugeben, gehört wohl kaum zu den klügsten Finanzentscheidungen. Es gibt jedoch auch einige echte Schnäppchen unter den Fahrern – meist handelt es sich um nicht mehr ganz taufrische Veteranen, die ihr Gnadenbrot (unverdientermaßen) als Testpiloten verdienen. Teams mit einem dünnen Geldbeutel sollten sich um Almare (Redford), de Cesaris (Tyrrell) oder Alboreto (Footwork) bemühen; weitere Fahrer mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis sind Coulthard (Williams), Barichello (Jordan) und Badoer (Minardi). Bei dieser Aufstellung ist jedoch zu beachten, daß die Fähigkeitenwerte im Laufe der Zeit gewissen Auf- oder Abwertungen unterworfen sind.


Mit Hilfe der Nummernanzeige lassen sich gezielte Renntaktiken ausbrüten.



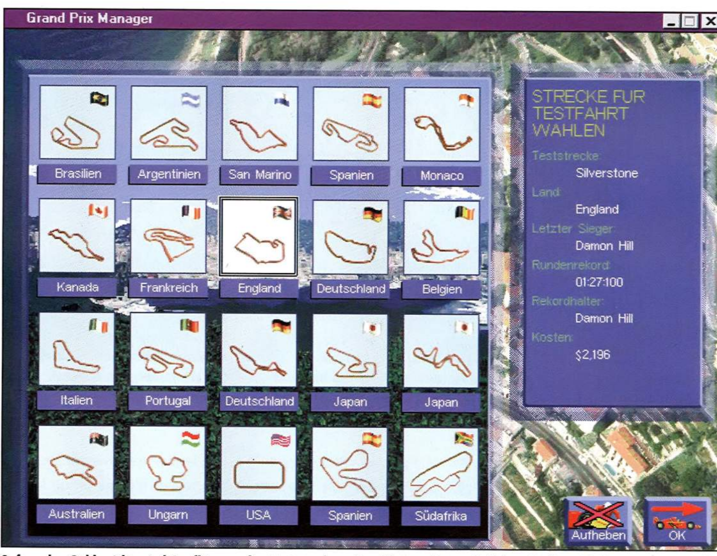
Glücklicherweise läßt sich der Berieselungsgrad mit Zwischenanimationen vom Spieler einstellen.



Ein typischer Zieleinlauf in der Formel 1.



Die Konkurrenz von heute schreckt auch vor nichts zurück...



Sofern das Geld reicht, sind Ausflüge zu den Teststrecken ein wichtiger Bestandteil im ständigen Verbesserungsprozeß.

Hinter dem unscheinbaren Design-Menü verbirgt sich der mit Abstand anspruchsvollste Spielteil des Grand Prix Managers. Grundsätzlich sollte man verschiedene Settings für die Innen- und Außenteile erstellen und sie unter einem sinnvollen Namen abspeichern. Die Settings müssen schnelle Kurse mit eher geraden Teilstrecken, langsame Kurse mit vielen engen Kurven und einen Mischtyp berücksichtigen; außerdem sollten sie abhängig vom technischen Stand regelmäßig aktualisiert werden. Vor dem jeweiligen Rennen werden diese Settings dann einfach geladen und eventuell mit etwas Feinarbeit auf den konkreten Kurs hin optimiert. Bestimmte Innenteile wie die Bremsbalance, die Gangeinstellung oder der Benzintank sind streckenabhängig auszuwählen, während bei den Innenteilen, die die Ausfallwahrscheinlichkeit bestimmen, immer auf die beste Komponente zurückgegriffen werden sollte. Je kurvenreicher eine Strecke ist, desto mehr sollte die Bremsbalance nach hinten verlagert werden (bis maximal 50-50), damit der Fahrer eine bessere Kontrolle in Kurven hat. Die Übersetzung der einzelnen Gänge sollte man nur verändern, wenn man sich intensiv mit den Kursen auseinandergesetzt hat und sicher weiß, daß ein Kurs beispielsweise einen langen zweiten oder dritten Gang benötigt. Ist eine Strecke berüchtigt für exzessiven Materialverschleiß, kann man getrost den leichtesten Tank nehmen und mehrere Boxenstopps für Reparaturmaßnahmen einplanen. Die Außenteile des F1-Wagens sind wesentlich stärker von der Beschaffenheit des anstehenden Kurses abhängig als die Innenteile. Darf beim Schwerpunkt des Wagens noch relativ wenig verändert werden, so ist die Auswahl und die Einstellung der Flügel ein wesentlicher Geschwindigkeitsfaktor. Grundsätzlich sind die Winkel bei kurvenreichen Strecken relativ hoch einzustellen, damit ein hoher Anpreßdruck und



Vor dem Hauptrennen ist das Ausknobeln der Boxenstop-Strategie und das Aufziehen der richtigen Reifen erforderlich.

Die Tastaturbelegung

Folgende Tastaturkürzel ermöglichen den Zugang zu den elf Hauptmenüs des Grand Prix Managers – in Pole Position kann man dagegen nur mit der Maus navigieren.

- **1** - Design
- **2** - Personal
- **3** - Ergebnisse
- **4** - Forschung+Entw.
- **5** - Sponsoren
- **6** - Meldungen
- **7** - Testfahrten
- **8** - Finanzen
- **9** - Rennen
- **w** - Büro
- **e** - Verträge



dadurch eine hohe Kurvengeschwindigkeit erreicht wird – um dem eher hecklastigen Fahren Rechnung zu tragen, ist der hintere Flügel immer etwas höher als der vordere anzusetzen. Senkt man den Luftdruck der Reifen, nutzen sie sich schneller ab, erlauben jedoch eine höhere Geschwindigkeit; erhöht man ihn, halten zwar die Reifen länger, aber die Geschwindigkeit geht in den Keller. Alle übrigen Teile sind in der bestmöglichen Ausfertigung in den Wagen zu integrieren. Bevor man im Windkanal die neue Frisur des Wagens austestet, sollte man speichern und nach Beendigung der Tests neu laden – so spart man Geld und kann die Ergebnisse dennoch auswerten. Welche Innen- oder Außenteile für den Rennstall in der momentanen Situation wichtig sind, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Schwache Teams mit erbärmlicher Technik werden sehr wahrscheinlich regelmäßig von Rennausfällen heimgesucht - hier lohnt es sich bestimmt, nach den Rennen die übelsten Verschleißteile aufzuspüren und dementsprechend für technische Abhilfe zu sorgen. Teams mit einer soliden Technik-Basis sollten sich auf bestimmte Bereiche spezialisieren und über einen Technologie-Austausch mit stärkeren Rennställen die übrigen Teile beschaffen. Welche Teile man in nächster Zeit in der Werkstatt schnitzen läßt, hängt auch von der Situation auf dem Wirtschaftsspionage-Markt ab. Lassen sich bestimmte Teile problemlos auch über diese Quelle beziehen, sind die eigenen Bemühungen auf einen anderen Bereich zu konzentrieren.

Build or hire?

Für die Neuentwicklung von Autoteilen benötigt man entweder eigene Produktionsstätten oder man mietet sich die entsprechenden Behausungen an. Beim Bau von eigenen Anlagen ist zu beachten, daß sie frühestens zu Beginn der nächsten Saison zur Verfügung stehen und sich anfangs nur für Teams mit fetter Geldbörse lohnen. Außerdem kann man durch den geschickten Einsatz von Spionen dafür sorgen, daß Teile, für die besonders teure Anlagen gemietet werden müßten, auf anderem Wege in die Hände der Ingenieure gelangen. Für die CAD- und CAM-Anlagen sollte man auf jeden Fall den Bauauftrag erteilen, da sie relativ günstig sind und die Arbeit der Designer bzw. Ingenieure wesentlich erleichtern. Die Neukonstruktion des Chassis sollte regelmäßig überwacht und eventuell müßten zusätzliche Arbeitskräfte bereitgestellt werden – bei 16 Rennen pro Saison muß der Fortschritt pro Rennen ca. 7% betragen. Ist die Konstruktion bis zum Ende der Saison nicht fertig, schnecken die eigenen Jungs den Gegnern weit hinterher. Sind ausreichend Ingenieure im Einsatz, sollte das Produktionsprogramm von Innen- und Außenteilen möglichst zwei- oder dreigleisig sein. Eigenproduzierte Teile sind qualitativ hochwertiger als die Standard-Modelle und wiegen auch wesentlich weniger; auf diese Weise kann man das Gesamtgewicht des Wagens an das zulässige Minimalgewicht annähern. Leider verlieren sie am Ende der Saison den Eigenproduktionsstatus und werden zu gewöhnlichen Teilen von der Stange.

Forschung und Verwicklung

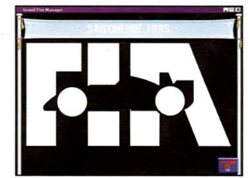
Bevor man seine Angestellten mit der Entwicklung bestimmter Fahrhilfen beauftragt, lohnt sich ein Blick in das FIA-Regelbuch; momentan verbotene Teile sollten zuerst einmal auf die Warteschleife gelegt werden. Wichtig ist das richtige Zusammenspiel von Designern, Ingenieuren und Mechanikern (eingehende Post beachten!): Es bringt herzlich wenig, die Zeitressourcen unterschiedlich zu verteilen. Von den anfangs erlaubten Hilfen sollte man sich zuerst um die Kommunikation kümmern; danach kann man sich ruhig mehrgleisig um die Entwicklung der übrigen Komponenten kümmern. Gehört der Spieler zur großen Gruppe der unter- und mittelklassigen Rennteams, sollte er vor jedem Rennen seinen besten Wachmann als Spion zu technisch lukrativen Gegnern schicken. Auf diese Weise kann man 2-3 Entwicklungsstufen auf

Auf Sponsorensuche

Ohne große Sponsoren wird man nicht lange in der Manege des Formel 1-Zirkus überleben. Mit einem kleinen Trick und etwas Kopfrechnen ist es jedoch kein Problem, die höchstmöglichen Zahlungen an Land zu ziehen. Zuerst muß man prüfen, welche der in verschiedenen Vermögensklassen organisierten Unternehmen im Moment zu beeindrucken sind. Dazu konzentriert man sich auf eine Firma einer bestimmten Geldkategorie, zappt durch das nächste Rennen (indem alle Fahrentscheidungen dem Computer überlassen werden) und begutachtet die Interessenveränderung. Hat man so die momentan höchstmögliche Vermögensklasse ausfindig gemacht, lädt man den Spielstand vor dem Rennen und kann sich nun um die Zeitallokation kümmern. Als Faustregel gilt hierbei, daß die Laufzeit eines Angebots mit steigendem Interesse einer Firma abnimmt. Je mehr Unternehmen gleichzeitig umworben werden, desto geringer ist jedoch das Einzelinteresse (und desto langfristiger sind die Angebote). Im Laufe einer Saison kann man durchaus 2–3 Firmen der höchstmöglichen Geldkategorie Honig um den Bart schmieren – auf diese Weise sind mehr freie Werbeflächen pro Rennen zu verscherbeln, ohne daß die Firmen sich über den Verlust an Exklusivität empören.



Da lacht das Managerherz, wenn sich der Star des Rennstalls vorzeitig verabschiedet...



Der Tag der Abrechnung: Reicht es diesmal zur Fahrermeisterschaft oder wird es wieder nur der Konstrukteurstitel?



Die Qualifikationsläufe sind immer mit frischen Reifen und maximal 5-7 Litern Benzin zu fahren.

In der Werkstatt

Folgende Tabelle gibt Auskunft über die Innenteile des Wagens und deren technische Bedeutung.

KOMPONENTE	EINFLUSS AUF...	BEMERKUNG
Brems-Balance	Kurvenverhalten	bei kurvenreichen Strecken Schwerpunkt nach hinten
Gangzahl	Speed auf Geraden + Kurven	normalerweise 7 Gänge
Gangeinstellung	Speed auf Geraden + Kurven	Auswahl streckenabhängig
Benzintank	Anzahl Boxenstops, Speed	Auswahl streckenabhängig
Elektrik	Ausfallwahrscheinlichkeit	maximal
Kühlsystem	Ausfallws.	maximal
Bremssystem	Kurvenverhalten	maximal
Aufhängung	Ausfallws.	maximal
Getriebe	Ausfallws.	maximal
Kupplung	Ausfallws.	maximal
MMS	Ausfallws. + Speed	maximal
Steuersystem	Ausfallws.	maximal
Gesamtgewicht	Speed	Annäherung an das Minimalgewicht

Diese Tabelle beschreibt die Außenteile des Formel 1-Boliden und deren Einflüsse auf das Fahrverhalten.

KOMPONENTE	EINFLUSS AUF...	BERMERKUNG
Schwerpunkt	Kurvenverhalten	bei kurvenreichen Strecken Schwerpunkt nach vorne
Ballast	Speed	nötig bei Verlagerung des Schwerpunktes
Flügeleinstellung	Speed	bei kurvenreichen Strecken Winkel hoch einstellen
Flügel	Speed	bei kurvenreichen Strecken maximal
Luftkasten	Ausfallws.	maximal
Reifendruck	Speed + Abnutzung	bei kurvenreichen Strecken Luftdruck senken
Flügelblätter	Ausfallws.	maximal
Schürze	Speed	FIA-Regeln beachten
Abgestuftes Unterteil	Speed	maximal
Seitenkästen	Ausfallws.	maximal
Bugkonus	Speed	FIA-Regeln beachten

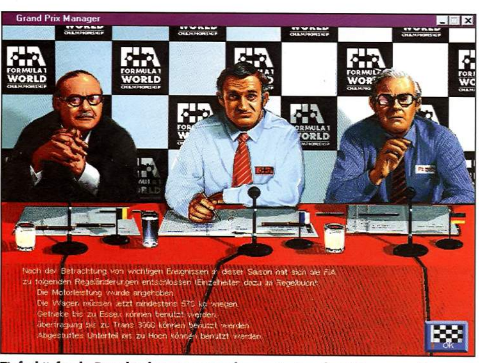
einmal erlangen und hat dabei viel Zeit gespart. Interessante Einzelteile sind Getriebe, Aufhängung, Übertragung und die Flügel, da das Mieten von Produktionsstätten hier sehr kostenintensiv ist. Schnüffelt man zu lange vergeblich beim gutbewachten Gegner, serviert einem die FIA satte Strafen als Dankeschön – vor jedem Spionagegang also immer brav speichern. Bei den Verträgen über Einzelteile oder Reifen ist die Devise klar: Man nimmt das qualitativ beste Material, das einem angeboten wird. Manche Motoren-Hersteller bieten erfolgreichen Teams eine kostenlose Lieferung von Motoren an – ansonsten kann es unter Umständen reichlich teuer werden. Erstrebenswerte Motorenlieferanten sind Renault, Peugeot, Mercedes oder Ferrari; die Marken Ilmor oder Mugen sind dagegen besser dem heimischen Rasenmäher zu überlassen. Den Benzin-Deal sollte man unter Beachtung des angemieteten Motors durchziehen.

Test the best

Sofern man das nötige Kleingeld hat, lohnt sich das Unternehmen von Testfahrten – vorzugsweise auf dem Kurs, der als nächster auf dem Rennkalender steht. Auf welche Aspekte man sich bei diesen Sonderschichten konzentriert, hängt von den Fähigkeiten der Fahrer und der Beschaffenheit der Strecke ab. Überläßt man aus finanziellen Gründen relativ jungfräulichen Piloten das Steuer, sollte man sie durch ausgiebige Testfahrten auf lange Sicht mit etwas Erfahrung ausstatten. Enge Kurse mit wenig Überholmöglichkeiten sollten von einem guten Startplatz aus angegangen werden; deshalb steht in diesem Fall die Vertrautheit mit der Strecke auf dem Übungsprogramm. Ist ein Kurs hingegen berühmt für seine Ausfall- und Boxenstopp-Quoten, sollte man seine Mechaniker-Mannschaft in das Training miteinbeziehen.

Tage des Donners

Bevor man nervös schwitzend den Rennen-Button drückt, sollte man noch einen Blick in die FIA-Regeln werfen. Wer genug Scheinchen im Sparstrumpf hat, kann ruhig die gesamte Mannschaft zum Rennen mitnehmen. Ansonsten kann man guten Ge-



Tiefschürfende Regeländerungen werden zu Beginn der Saison von diesen drei Griesgramen verkündet.

Der zweite Simtek-Fahrer konnte sich immerhin vor einige bekannte Namen mogeln.



Von hier aus werden alle wichtigen Entscheidungen vor dem nächsten Rennen getroffen.



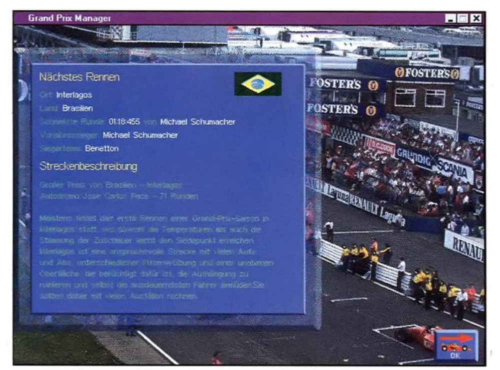
wissens auf Designer + Ingenieure verzichten und 20-30 sehr gute Mechaniker in den Bus packen. Da der Computer blöd ist, sollte man sich schon die Zeit nehmen, zumindest die beiden Qualifikationsläufe persönlich zu beaufsichtigen; eigenüberwachte Fahrer sind eigentlich immer schneller als computergesteuerte. Vor den einzelnen Etappen immer schön die Speichermöglichkeit nutzen: Auf diese Weise hebelt man den Zufallsgenerator des Programms mitunter heftig aus. Die beiden Qualifikationsläufe sind mit frischen Quali-Reifen und jeweils 5–7 Litern Benzin anzugehen, um die bestmögliche Zeit herauszuholen. Je mehr Wagen sich bei diesen Läufen vor dem eigenen Schlitten tummeln, desto schlechter fällt die Zeit aus. Deshalb sollte man einen günstigen (d.h. autofreien) Zeitpunkt abwarten, um seinen Schützlingen grünes Licht zu geben, dabei jedoch immer auf die zur Verfügung stehende Zeit achten. Als Devise gibt man ihnen „Alles oder nichts" auf den Weg; schließlich kann man den Spielstand vor dem Qualilauf noch einmal laden, wenn es einen Fahrer zerlegt hat. Beim letzten Aufenthalt in der Boxengasse vor dem eigentlichen Rennen sind möglichst alle verschlissenen Einzelteile noch einmal zu ersetzen. Der Benzintank wird vollgeladen und die Pitstop-Strategie entsprechend ausgeklügelt – die beiden Fahrer sollten keinesfalls in derselben Runde in die Boxen brettern. Bei den Reifen sollte im Normalfall der B- oder C-Typ verwendet werden; einsetzende Schauer erfordern das sofortige Montieren von Regenreifen.

Let's race

Im eigentlichen Rennen gibt es relativ wenig Möglichkeiten der Einflußnahme. Während des Zeitraffer-Rennens sollte man fleißig die Informationsanzeige verfolgen. Verflüchtigt sich der Benzinvorrat schneller als geplant, ist eine Änderung der Boxenstopp-Strategie notwendig; andererseits kann eine vorausschtliche Reserve dazu genutzt werden, die Fahrer mittels der Aktionsregler zu einem rücksichtsloseren Verprassen des Benzins zu animieren. Sind die Reifen bis zu ca. 30% abgenutzt, muß der Wagen in die Box zum Wechsel derselben. Befehle an die Fahrer sind immer situations- und streckengemäß auszuwählen: Bei materialtötenden Kursen ist es sinnvoll, keine Anweisungen zu erteilen, die den Wagen noch stärker fordern – als Besitzer eines schwächeren Teams sollte man vielmehr auf Ausfälle hoffen. Da es bei den meisten Rennen schnell zu Überrundungen kommt, kann man den schlechtplazierteren zweiten Fahrer durchaus anweisen, aggressive Bremstechniken anzuwenden; auf diese Weise hat der besserplazierte Fahrer die Chance, einige Zeit gutzumachen. Ansonsten hängt das Auswählen der Stallorder ganz von der Qualität des Wagens und der Fahrer ab. Funkt ein Pilot die Boxen wegen eines größeren Materialproblems an, muß er bei der nächsten Gelegenheit die Mechaniker aufsuchen, um weiter im Rennen bleiben zu können. Da man bei diesem Boxenstopp auch gleich die Reifen und den Benzintank überprüft, muß die Pitstop-Strategie entsprechend geändert werden. Meldet sich der Wetterfrosch via TV wiederholt mit Regenmeldungen, sollte man dem Beispiel der übrigen Teams folgen und Regenreifen aufziehen.



Thilo Bayer ■



Die kurzen Streckenbeschreibungen sind zwar nettes Beiwerk, liefern aber selten wirklich brauchbare Informationen für die Fahrzeug-Setups.



Unerfahrene Piloten machen bei solchen Anweisungen nicht selten Bekanntschaft mit den Strohballen am Streckenrand.



Die letzte Speichermöglichkeit vor dem Hauptrennen...



Mit Hilfe einiger grammatikalischer Verbrechen wird der aktuelle Wetterbericht serviert.

Kursbeschreibungen

Um die Auswahl des richtigen Materials und die nötigen Einstellungen etwas zu erleichtern, gibt nachstehende Tabelle Auskunft über die Streckenbeschaffenheit der vorhandenen Kurse.

Kursname	Rundenzahl	Charakteristik	Flügeleinstellung
Interlagos	71	ausgeglichen	20°
Buenos Aires	72	kurvig	20°
Imola	61	schnell	20°
Catalunya	65	kurvig	45°
Monaco	78	kurvig	55°
Montreal	69	kurvig	40°
Magny Cours	72	ausgeglichen	40°
Silverstone	61	ausgeglichen	20°
Hockenheim	45	schnell	15°
Spa	44	kurvig	15°
Monza	53	ausgeglichen	15°
Estoril	71	ausgeglichen	55°
Nürburgring	67	ausgeglichen	15°
Aida	83	kurvig	65°
Suzuka	53	ausgeglichen	15°
Adelaide	81	ausgeglichen	60°
Hungaroring	77	kurvig	55°
Baltimore	90	schnell	15°
Jerez	69	kurvig	50°
Kyalami	72	schnell	20°

Mit Ascaron den Weg zum besten Formel 1-Team beschreiten

Pole Position



In der Werkstatt dürfen alle Einstellungen am Auto verändert werden.

Mit Pole Position schickte Ascon einen weiteren heißen Kandidaten im Rennen um die beste F1-Wirtschaftssimulation auf die Piste. Die grafisch etwas aufwendigere Wirtschaftssimulation ist ein wenig umständlicher zu bedienen als die beiden Grand Prix Manager, weist aber genausoviel Tiefgang auf. Lesen Sie, wie Sie die Pole Position erobern können.

Der Start

Zu Beginn dürfen Sie sich ruhig einen voll ausgebauten Rennstall mit Monster-Etat als Opfer aussuchen, um damit die ersten Erfahrungen im F1-Zirkus zu sammeln. Sind die Elemente des Spiels nach einigen Rennen verinnerlicht, lockt der Aufbau eines unbekannteren Teams mit anfangs geringen finanziellen Möglichkeiten.

Banküberfall

Der Weg zur Bank gehört selbstverständlich zu den beliebtesten Freizeitbeschäftigungen des Managers. Die Hausbank sollte dabei erste Wahl sein, da sie immer die günstigsten Zinssätze anbietet (auch wenn die Kreditwürdigkeit bei jeder Bank auf dem gleichen Niveau ist). Als Faustregel gilt dabei, daß der Zinssatz mit zunehmendem Kreditbetrag sinkt. Die Verhandlungen sollten keinesfalls übereilt vorgenommen werden, da die Angebote der Hausbank ständigen Schwankungen unterworfen sind. Mit etwas Geduld und nach mehrmaligem Anfragen bekommt man so einen wirklich günstigen Kredit verpaßt. Möchte der Spieler bei einem anderen Institut fremdgehen, so fängt er oben in der Bankenübersicht an, da hier in der Regel die Zinssätze noch am besten sind. Bis zum Ablauf des Kreditvertrages muß dann genügend Geld beschafft werden, da der Kredit am Fälligkeitstag inklusive des Tilgungsbetrages abgebucht wird. Begüterte Manager kön-

nen natürlich Termingelder anlegen. Auch hier ändern sich die Angebote mit jeder neuen Anfrage – mit etwas Glück und Verhandlungsgeschick setzt es nach Ablauf der festgelegten Frist einen großen Batzen Bares. Während der Saison sollte man möglichst eine Laufzeit von 30 Tagen wählen, während es in der Winterpause je nach Investitionsvorhaben auch 90 Tage sein können.

Das leidige Personal

Der Personalpolitik kommt eine große Bedeutung zu, da ein gutes Auto nicht von alleine entsteht und auch nicht von selbst fährt. Bei der Auswahl der Piloten sollte man auf ein möglichst geringes Gewicht, ein nicht zu hohes Alter und auf den Charakter achten. Risikobereitschaft ist zwar schön, manchmal aber auch etwas nervig, wenn der Fahrer ständig Autos verschrottet. Hier gilt, daß jüngere, ledige und kinderlose Piloten eher dem Risiko frönen werden. Plant man schon für die nächste Saison, selektiert man die Fahrer am besten mittels des Buttons „ohne Vertrag" – hier finden sich ab dem ersten August eines Jahres auch alle momentan beschäftigten Fahrer, die noch keinen neuen Vertrag besitzen. Der optimale Konstruktionschef sollte möglichst zwei Spezialgebiete, keine Beteiligungswünsche und wenig frühere Arbeitgeber haben; außerdem kann etwas Erfahrung und ein gutes Führungsverhalten nicht schaden. Während der Saison sollte man ihn nicht auswechseln, da sonst alle laufenden Entwicklungen mit ihm über den Jordan gehen. Die Boxen- und Werkstattcrew sowie der Personalchef bzw. Rennleiter sind abhängig vom Geldbeutel auszuwählen. Geht die Moral der Mannschaft in den Keller und wird die Krankenliste immer länger, wird es Zeit, sich um das Streßsystem zu kümmern. Neben der Möglichkeit einer Arbeitszeitverkürzung kann man jedoch auch gut bezahlte Sonderschichten verordnen, um einem bestimmten Projekt etwas Unterstützung angedeihen zu lassen. Die Zeiteinteilung für die Fahrer und das Boxenteam sollte abhängig von den Ergebnissen des Vormonats getroffen werden.

Sponsorenbewirtschaftung

Ohne Sponsoren wird ein F1-Manager relativ schnell zahlungsunfähig, weshalb man sich rechtzeitig um selbige bemühen muß. Normalerweise ist ein Top-Makler auch sein Geld wert, weshalb man ihm das Anschaffen von Angeboten überlassen sollte. Die Laufzeit eines Sponsorenvertrages sollte dabei ein Jahr betragen, da man sich gerade zu Beginn einer Karriere nicht langfristig binden darf – durch mehrmaliges Makleranwählen stellt es auch kein Problem dar, diese Laufzeit zu erreichen. Außerdem sollte der Manager anfangs eher auf hohe Grundsummen achten und weniger auf Prämien; wenn Rennerfolge aufgrund der Umstände wahrscheinlich sind, kommt der Prämienausrichtung eine wesentlich größere Bedeutung zu. Bevor man um den Preis für einzelne Werbeflächen feilscht, ist Speichern angesagt. Das optimale Ausklügeln der Werbepartner bedarf einiges an Rechenarbeit und Ausprobieren, da ein übergangener Sponsor bei einer bestimmten Fläche nicht zwingend von der Sponsorenbühne abtritt; außerdem muß berechnet werden, ob ein Angebot für mehrere Flächen besser ist als die jeweiligen Einzelangebote. Den Erlösen aus Merchandising-Aktionen kommt eine eher untergeordnete Bedeutung zu. Eine konstante Teamleistung vorausgesetzt, orientiert sich der VK-Preis an den Verkaufszahlen des Vormonats. Bei guten Teamergebnissen kann man die Gewinnschraube guten Gewissens höher ansetzen.



Die Rennergebnisse in Monaco

	Pos.	Fahrer	Team	Zeit	
	1	Barrichello	Jordan	01:34:00.822	
	2	Coulthard	Williams	01:34:20.963	
Briatore	3	Herbert	Benetton	01:34:23.477	
Briatore	4	Schumacher	Benetton	01:34:32.216	
	5	Alesi	Ferrari	01:34:36.182	
	6	Blundell	McLaren	01:34:40.211	
	7	Wendlinger	Sauber	01:34:49.188	
	8	Berger	Ferrari	01:34:51.300	
	9	Tarquini	Tyrrell	01:35:03.497	
	10	Morbidelli	Arrows	01:35:03.904	
	11	Hill	Williams	01:35:26.331	
	12	Diniz	Forti Corse SrL	01:35:52.396	
	13	Inoue	Arrows	01:35:52.971	
	14	Häkkinen	McLaren	01:35:52.559	
	15	Katayama	Tyrrell	01:35:53.113	
	16	de Cesaris	Sauber	01:35:54.019	
	17	Schiattarella	Simtek	01:36:05.853	
	18	Verstappen	Simtek	01:36:07.459	
	19	Irvine	Jordan	01:36:12.888	
	20	Deletraz	Pacific	01:36:18.297	
	21	Lamy	Minardi	01:36:23.344	
	22	Martini	Minardi	01:36:38.279	
	23	Gachot	Pacific	01:37:52.389	
	9	Panis	Ligier	00:00:07.904	(Rd: 1) Unf.
	24	Brundle	Ligier	00:00:13.943	(Rd: 1) Unf.
	24	Moreno	Forti Corse SrL	00:00:14.165	(Rd: 1) Unf.

Pole Position zeigt die Rennergebnisse sehr nüchtern an. Alle wichtigen Infos bekommen Sie dafür auf einen Blick serviert.



Monaco aus der Vogelperspektive. Bei langsamer Renndarstellung glänzt Pole Position auch durch 3D-Sequenzen.

Schnäppchenjäger

Kleineren Teams ohne ausreichende Entwicklungskapazitäten bleibt der Gang zum Teilegebrauchtmarkt kaum erspart. Vorher lohnt sich aber der Blick auf die Rennergebnisse der letzten Saison, da man auf diese Weise erfährt, mit welchen Teilen der Weltmeister gefahren ist – und diese können gerade für ein Anfängerteam nicht die schlechtesten sein. Beim Teile-Einkauf ist zu beachten, daß das Chassis in Übereinstimmung mit der Zylinderzahl des anvisierten Motors ausgewählt wird. Darüber hinaus sollten sowohl Karosserie als auch Spoiler aus Kompatibilitätsgründen vom gleichen Hersteller stammen. Welche Bremsenkonstruktion man in den Einkaufskorb packt, ist eher Nebensache; bei Kohlefaser-Bremsen ist im Vergleich zum Eisenmodell immerhin die Wahrscheinlichkeit größer, daß sie ein ganzes Rennen überstehen. Lassen es die finanziellen Mittel jedoch

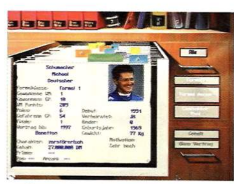
zu, sollte man mit geeigneten Zulieferern entsprechende Verträge aushandeln. Diese liefern die Teile in der Regel nur in der Qualitätsstufe aus, die das Entwicklungsteam bis zum nächsten Rennen erreicht hat. Durch mehrmaliges Einholen eines Angebots kann man die Höhe des Rabatts beeinflussen. Darüber hinaus wird der Rabatt wesentlich höher, wenn erste Rennerfolge erreicht wurden. Aus diesem Grund sollte man zu Beginn einer Saison eher kurze Laufzeiten aushandeln, um später in den Genuß eines höheren Rabattes zu kommen. Bei der Bestimmung der Liefermengen sollte man sich an den pro Rennen durchschnittlich benötigten Teilen (siehe Extrakasten), an der aktuellen Lagerkapazität und an den Reparaturmöglichkeiten orientieren. Bei zu großen Lieferungen ist das Lager schnell voll, und die Lieferanten müssen abgewiesen werden. Auf diese Weise nehmen alte Entwicklungsstufen grundlos wichtigen Platz weg und müssen mit Verlust verkauft werden. Ein vernünftiges Reifensortiment sollte zwar relativ ausgewogen sein, muß aber beispielsweise nicht zwingend Regenreifen enthalten – diese lassen sich auch an Ort und Stelle im Teilemarkt besorgen.

Fluch der Technik

In der Entwicklungsabteilung wird viel Geld verbraten, vor allem wenn man einen hohen Anfangsetat genehmigt hat. Aus diesem Grund sollte die Auslastung nie 85-90% unterschreiten und der Etat lieber projektbezogen permanent aufgestockt werden. Bei der Einstellung der Entwicklungsprioritäten sollte man die Zeit bis zum nächsten Rennen beachten und nicht zu breitgefächert forschen; manchmal lohnt es sich, bestimmte Projekte zu forcieren, damit der Zulieferer diese rechtzeitig auf den Weg schicken kann. Außerdem sollten bevorzugt die Spezialgebiete des Chefkonstrukteurs berücksichtigt und auch Prototypen nicht übersehen werden. In der Werkstatt angekommen, kann man es dem zuständigen Leiter durchaus überlassen, die notwendigen Reparaturen selbständig durchzuführen. Voraussetzung dafür ist jedoch ein Lager, das auch vollständig funktionstüchtige Teile beherbergt. Nach jedem Rennen bzw. jeder Generalüberholung sollte man deswegen gleich einen Blick in das Lager werfen, um die entsprechenden Teile zu reparieren oder sie gegebenenfalls zu verkaufen bzw. zu verschrotten. Die Reparatur muß dabei über die Ansteuerung der einzelnen Teile vollzogen werden, da man nur auf diese Weise eine Rückmeldung bekommt, wenn ein beschädigtes Teil nicht mehr repariert werden kann. Außerdem sind entwicklungstechnisch rückständige Teile auszumustern und kurzfristige Unterbestände über den Teilemarkt auszugleichen. Am Motorenprüfstand lassen sich die Qualität eines Motors austesten und bestimmte Grundparameter variieren. Bevor sich der Manager jedoch an eine Veränderung der Drehzahl, des Benzingemischs oder des Hubraums wagt, sollte er schon Rennerfahrungen hinter sich haben. Ein qualitativ ausgereifter Motor verträgt eine leichte Erhöhung der Drehzahl oder eine (meistens illegale) Erhöhung des Hubraums, während erste Entwicklungsstufen nicht damit konfrontiert werden sollten. Ein höherer Treibstoffanteil im Benzin führt zu einem höheren Verbrauch bzw. Motorverschleiß und ist deshalb mit Vorsicht zu genießen.



Eines der Hauptmenüs: Der Manager bewegt sich hier komfortabel durch mehrere Büroräume.



PP bietet die Originalfotos der Piloten. Die Talente der Fahrer entsprechen auch hier der Realität.

Auf der Rennstrecke

Bevor es endlich an die Rennstrecke gehen kann, müssen noch ausreichend Einzelteile eingepackt werden, um überhaupt Siegchancen zu haben (s. Extrakasten). Wer es sich leisten kann, sollte zwei vollmontierte Rennwagen plus Ersatzteile für Qualifikation und Hauptrennen auf den Weg schicken; das Ersatzauto ist eigentlich unnötig, wenn man vor dem Abtransport gespeichert hat. Vor den einzelnen Läufen sollte der Manager immer die Streckeninfo im Tower abrufen, um den Reifentyp und die Spoilerstellungen besser abschätzen zu können. Je höher die Temperatur ist, desto härter sollte der Reifentyp und desto höher die Spoiler sein. Bei Regen wird das Rennen langsamer, weshalb die Spoiler höher einzustellen sind. Außerdem steht vor jedem Lauf die Generalüberholung aller Rennwagen auf dem Programm, um mit dem bestmöglichen Material auf die Strecke gehen zu können. Bei den Grundeinstellungen des Fahrzeugs kann man sich durchaus auf den Ratschlag des Rennleiters verlassen. Es lohnt sich jedoch immer, die nach Testlauf und Qualifikation gewonnenen Erkenntnisse an Getriebe und Spoiler auszuprobieren. Dreht der höchste Gang auf einem relativ schnellen Kurs beispielsweise

Die Rennstrecken

Da die tatsächliche Einstellung der Spoiler auch vom Wetter abhängig ist, sollen folgende Werte nur eine grobe Orientierung für die weiteren Justierungen des Spielers darstellen.

Kursname	Rundenzahl	Spoiler	Übersetzung
Interlagos	71	10°	kurz
Buenos Aires	52	10°	kurz
Imola	61	7°	lang
Barcelona	65	11°	kurz
Monaco	78	10°	kurz
Montreal	69	5°	kurz
Magny Cours	72	6°	mittel
Silverstone	59	3°	lang
Hockenheim	45	2°	lang
Ungarn	77	9	kurz
Spa	44	6°	lang
Monza	53	4°	kurz
Estoril	71	7°	mittel
Nürburgring	68	10°	mittel
Aida	83	9°	kurz
Suzuka	53	6°	lang
Adelaide	79	9°	mittel



ständig im roten Bereich, lohnt sich die Wahl einer längeren Übersetzung; außerdem sollte man die Fahrer mit unterschiedlichen Spoilereinstellungen in den Probelauf schicken, um auf diese Weise Rückschlüsse auf die optimale Justierung ziehen zu können. Die Qualifikation dauert ca. 30 Minuten und ist in der mittleren Geschwindigkeit zu betrachten. Nach ca. 15 Minuten gehen die meisten Fahrer an die Box, weshalb der Manager hier das Startsignal geben sollte. Als Besitzer eines Anfängerteams lohnt es sich mitunter, nach einer schlecht gelaufenen Qualifikation nochmals zu laden, da die Ergebnisse teilweise sehr unterschiedlich ausfallen. Nach der Quali hat man die Möglichkeit, sich bevorzugt über vorderplazierte Teams oder Fahrer zu beschweren und sie damit nervös zu machen – bitte vorher speichern, da auch das eigene Team eine Strafe verpaßt bekommen kann.

Die besten Einzelteile/ Transport-Tips

Nachfolgend werden alle Einzelteile aufgelistet, die auf dem Teilemarkt die beste Qualität versprechen. Außerdem erfährt man hier, wie viele Teile erfahrungsgemäß in den Transporter zu laden sind (zusätzlich zu den vormontierten Teilen an den Rennwagen), um nicht schon nach den Trainingsrunden aufgeben zu müssen.

	Empfehlung	Anzahl pro Rennen
Motor	Renault RS7	2-4
Chassis	Williams Monocoque	2-4
Karosserie	Benetton	2-4
Bremsen	Williams	4
Getriebe	Benetton G11	4
Aufhängung	SynTrac VR12	2-4
Kühlsystem	PowerFrost	2-4
Motorelektronik	Williams	2
Spoiler	Williams	2-4
Reifen	Einheitsartikel	10-12

Das eigentliche Rennen

Um die Rennfahrer zu motivieren, darf man ihnen keine unrealistischen Ziele vorgeben – das bewirkt eher das Gegenteil. Außerdem sollte eine gesunde Rivalität unter den Fahrern geschürt werden, indem man immer den trainingsbesten Piloten an Position 1 setzt. Beim Ausknobeln der Boxenstopp-Strategie ist zu beachten, daß nicht beide Autos in der gleichen Runde in die Box fahren; darüber hinaus muß die Betankung immer auf das Minimum beschränkt werden und knapp im roten Bereich liegen. Bei kurzen Rennen ist es manchmal sinnvoll, nur einen Boxenstopp einzulegen; selbstverständlich dürfen dann aber nur A-Reifen aufgezogen werden. Ansonsten reichen zwei Stopps in der Regel aus, auch wenn man D-Reifen verwendet. Das Tuning ist relativ witzlos und darf 1-2 Maßnahmen nicht übersteigen – andernfalls droht eine Sperre über mehrere Rennen. Die langsame Ansicht im Rennen ist zwar nett anzusehen, für das Endergebnis der Fahrer aber wenig ausschlaggebend, da die Möglichkeiten der Einflußnahme sehr eingeschränkt sind. Die mittlere Geschwindigkeit erlaubt immerhin das Überwachen der Boxenstopps; hier sollte man sich auf das Betanken des Fahrzeugs und das Wechseln der Reifen beschränken, da ein Austausch der übrigen Teile unglaublich zeitaufwendig sein kann.

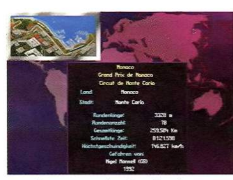
Thilo Bayer ■



Der Boxenstopp! Es empfiehlt sich hier, nur kurz aufzutanken und die Reifen zu wechseln.



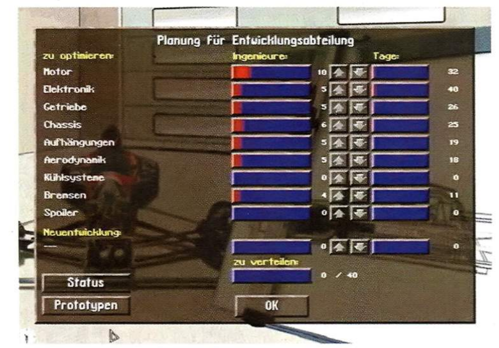
Bei PP sorgen Makler dafür, daß Fahrer und Bolide mit Sponsorenkennzeichen übersät sind.



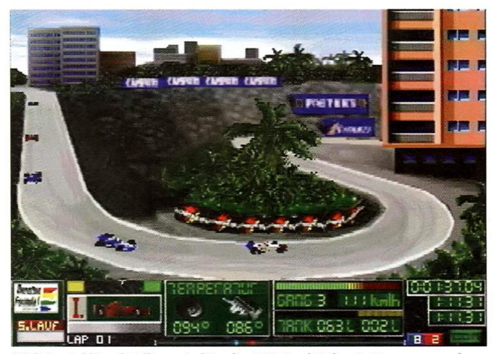
Eine kurze Streckenbeschreibung versorgt Sie am Renntag mit den wichtigsten Infos und Wetterdaten.



Vor der Abfahrt zum Rennen müssen sie noch die wichtigsten Ersatzteile einpacken.



Ihrer Entwicklungsabteilung geben Sie Anweisungen zur Herstellung neuer Teile. Die Menge der Ingenieure bestimmt die Forschungsgeschwindigkeit.



Wichtige Schlüsselstellen, wie hier die 180 Grad-Kehre in Monaco, werden in 3D-Sequenzen gezeigt. Die Abstände der Autos sind realitätsnah.

Formel 1 online

Auch die Formel Eins hat längst die Onlinedienste und das Internet entdeckt. Unzählige Inhaltsseiten von Teilnehmern und Fans der Rennserie versorgen den interessierten User mit sämtlichen Informationen rund um das Thema Autorennsport. Nicht nur trockene Fakten, sondern auch viel Persönliches findet sich in den Tiefen des Netzes, und auch so manches Gerücht zum Thema nimmt hier seinen Anfang.

AOL



Gemäß dem Mailbox-Charakter von AOL finden sich hier sehr fundierte, aber nicht immer ganz aktuelle Inhalte. Unter den Kennwörtern finden sich Chat-Bereiche, Bildergalerien und Informationen zu fast allen Themenbereichen der Formel 1.

Kennwort: Formel 1
Kennwort: Motorsport im Web
Kennwort: Autosport

Compuserve



Erstaunlich gering fällt das Angebot von Compuserve aus. Der in seiner Eigenständigkeit bedrohte Mailboxdienst präsentiert hauptsächlich die Angebote von Sportzeitschriften, nur ein einziger Bereich ist ein öffentliches Forum.

GO: FORMEL 1
http://www.compuserve.de/cgi-bin/exp?FORMEL 1

GO: MOTORING
http://www.compuserve.de/cgi-bin/exp?MOTORING

GO: RACING
http://www.compuserve.de/cgi-bin/exp?RACING

GO: MOTORSPORT
http://www.compuserve.de/cgi-bin/exp?MOTORSPORT

Nachrichten



Das WWW versorgt uns mit tagesaktuellen Informationen rund um das Thema Formel 1. Vor allem in den kommerziellen (keine Angst: nur werbefinanzierten) Angeboten wird der aktuelle Klatsch und Tratsch, Pressemeldungen aus den Rennställen etc. gut lesbar aufbereitet.

F1 Online
http://www.f1-online.com

Atlas F1
http://www.atlasf1.com

Motorsport News International
http://www.motorsport.com

RaceHQ
http://www.racehq.com

Grand Prix Tours
http:<//www.gptours.com

DF1
http://www.df1.de/formel1

RTL
http://www.rtl.de

SportBild
http://www.sportbild.de

Fanpages



Unzählige Fans und Clubs stellen auf ihren Seiten ihre Informationen der Allgemeinheit zur Verfügung. Leider verändern sich die Inhalte und deren Qualität sehr schnell, so daß diese Links nicht stets erreichbar sind oder immer zum Besten gehören müssen, was das Web zu bieten hat.

Formula One Club Amsham FOCA
http://www.vilstal.baynet.de/users/max/default.htm

Formula One Club Deutschland
http://www.f1-news.com

The Formula One Links Page
http://www.formeleins.de

Peugeot-Freunde- & Fan-Club Deutschland
http://www.shop.de/priv/hp/1562/f.htm

The Michael Schumacher Website
http://www.geocities.com/MotorCity/2750/index.html

Formula 1 ´97
http://homepage.comstar.de/f1/ef1.htm

Die Formel 1 Bilder Galerie
http://www.geocities.com/MotorCity/3647/index_d.htm

Formel Eins @ktuell
http://privat.schlund.de/sproesserwolfram/f1aktu.htm

Silles Formel 1 Seite
http://formel1.deu.net/

Cesarino's Ferrari F1-News
http://www.geocities.com/MotorCity/7441/

Andrés Formula 1 Weltmeisterschaft 1997
http://www.tu-chemnitz.de/~agei/Formel_1/formel1_1995.html

WebRing

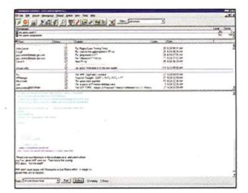




Auf einem italienischen Server wurde ein sogenannter Webring installiert, der zahlreiche Fanpages miteinander verknüpft. Hangelt man sich an dem Ring entlang, findet man mit etwas Geduld wirklich alles, was es zum Thema Formel 1 gibt.

Formula 1 Ring
http://friends.panservice.it/~lilith/F1RING.HTM

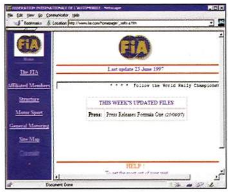
Formel 1 im Usenet



Auch im Usenet hat man mit der Formel 1 nicht viel am Hut. Gerade einmal drei Newsgroups haben sich auf das Thema spezialisiert, die unteren beiden scheinen dabei keinerlei Besucher aufweisen zu können...

news:rec.autos.sport.f1
news:brasil.esportes.formula1
news:viwa.formula.one

Die FIA



Natürlich hat auch die FIA eine eigene Homepage, über die sie alle von ihr veranstalteten Rennserien promotet. Besonders informativ sind die Seiten nicht, immerhin sind die aktuellen und zukünftigen Regeln der Rennserien in gut verständlichem Englisch zu lesen. Ansonsten gibt es hier vor allem die Selbstbeweihräucherung der FIA-Funktionäre zu bestaunen.

Federation Internationale de l'Automobile
http://www.fia.com

FIA Regelwerk
http://www.fia.com/homepage/regle-a.htm

Die Strecken



Auch einige Rennstrecken sind mittlerweile im Netz vertreten. Geschichtliches liest man hier ebenso wie aktuelle Streckendaten, Umbauvorhaben, Saisontermine und vor allem die Adressen, Preise und Öffnungszeiten des jeweiligen Kartenvorverkaufs.

Silverstone, Great Britain
http://www.silverstone-circuit.co.uk

Nürburgring, Europa
http://www.nuerburgring.de

Spa - Francorchamps, Belgium
http://www.racb.be/spa.htm

Monaco
http://www.monaco.mc/monaco/gprix/index.html

Monza, Italia
http://www.monzanet.it

Suzuka, Japan
http://www.tokyoweb.or.jp/suzuka

Die Reifenhersteller



Im Kampf ums Prestige machen die beiden Reifenhersteller auch vor dem Einsatz des WWW nicht halt. Die Lobpreisungen ihrer Rennslicks und der zivileren Gummiprodukte finden Sie im Netz unter folgenden Adressen:

Bridgestone
http://www.bridgestone-firestone.com

Goodyear
http://www.goodyear.com

Die Motorenhersteller



Auch die Motorenhersteller sind im Internet vertreten. Auf deren Formel 1-Seiten finden Sie meist Informationen zu den Motoren, aber auch zu den Rennteams und Fahrern sind oftmals wertvolle Informationen zu lesen.

Renault
http://www.renaultf1.com

Peugeot
http://www.peugeot.com

Mercedes
http://www.mercedes.de/g/sport/01.htm

Ferrari
http://www.ferrari.it/comsport/formula1.html

Ford
http://www.ford.com

Honda
http://www.honda.co.jp

Die Rennteams



Vor allem die Rennteams versuchen, sich durch ihren Web-Auftritt werbewirksam hervorzuheben. Die meist vom Hauptsponsor gestellten Seiten heben sich durch ihre Top-Aktualität und den hohen Informationsgehalt aus.

TWR-Arrows
http://www.arrows.com

Williams
http://www.connect.ca/formula1

Ferrari
http://www.ferrari.it/comsport/formula1.html
http://www.shell-ferrari.com

Benetton
http://www.mediata.co.uk/benetton/formula1

McLaren
http://www.mclaren.co.uk

Jordan
http://www.jordangp.com

Prost Mugen
http://www.gauloises.com/index.html

Sauber
http://www.redbull-sauber.ch

Tyrrell
http://www.tyrrellf1.com

Minardi
http://www.minardi.it

Lola
http://www.britain.eu.net/citadel/lola/index.htm

Fahrsimulationen

Formula 1



http://www.psygnosis.com/f1pc/index.html

Power F1

http://www.eidosinteractive.com/powerf1h.html

Grand Prix II

http://www.microprose.com/gamesdesign/gp2/gp2index.html

http://home.t-online.de/home/Alex.Ludwig/

http://www.chatmaster.de/sts/gp2.html

Grand Prix Legends



http://www.sierra.com/titles/gpl/bot.html

F1 97

http://www.psygnosis.com

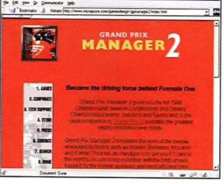
Managementsimulationen

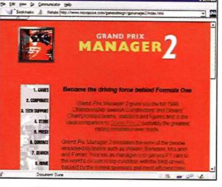
F1 Manager 96



http://www.software2000.de/Produkte/funedition/F1/F1.HTM

Grand Prix Manager 2





http://www.microprose.com/gamesdesign/gpmanager2/index.html

F1 Manager Professional



http://www.software2000.de

Fahrer

Immer mehr Fahrer verwenden das Internet, um sich werbeträchtig darzustellen. Daher darf es nicht verwundern, wenn auf diesen offiziellen oder wenigstens von den Fahrern genehmigten Seiten außer den Fahrerdaten auch Verweise zu kommerziellen Fanartikeln und den Sponsoren zu finden sind. Dennoch gehören diese Seiten zu den informativsten zum Thema F1.

COULTHARD David
http://www.abdn.ac.uk/~u08eam

DINIZ Pedro
http://www.arrows.com/team/diniz.htm

FISICHELLA Giancarlo
http://www.jordangp.com/facts/drivers.html

FRENTZEN Heinz-Harald
http://www.connect.ca/formula1/frentzen_story.html

HAKKINEN Mika
http://www.mercedes.de/g/sport/motorspo/formel1/hakk.htm

HERBERT Johnny
http://www.johnnyherbert.co.uk/

HILL Damon
http://www.arrows.com/team/hill.htm

IRVINE Eddie
http://www.ferrari.it/comsport/formula1.e/irvine.html

MORBIDELLI Gianni
http://www.sauber.ch/pitie/

NAKANO Shinji
http://www.gauloises.com/glgbnakano.html

PANIS Olivier
http://www.gauloises.com/glgbpanis.html

ROSSET Ricardo
http://www.britain.eu.net/citadel/lola/x1.htm

SALO Mika
http://www.tyrrellf1.com/p05.htm

SCHUMACHER Michael
http://www.michael-schumacher-magazin.de/

http://www.ferrari.it/comsport/formula1.e/schuma.html

SCHUMACHER Ralf
http://www.jordangp.com/facts/drivers.html

SOSPIRI Vincenzo
http://www.britain.eu.net/citadel/lola/x2.htm

VERSTAPPEN Jos
http://www.bart.nl/~leivi/verstapp.html

http://www.jos.verstappen.box.nl/

VILLENEUVE Jacques
http://www.jacques.villeneuve.com



In Zusammenarbeit mit Jochen Mass

Im Fahrertraining zu Grand Prix 2 verrät Ihnen Jochen Mass, wie Sie bei GRAND PRIX 2 die besten Rundenzeiten erzielen können.

Verfolgen Sie per Full-Screen Video (von CD-ROM), wie Sie die Kurven am besten anfahren, welche Gangwahl optimal ist, die besten Bremspunkte und vieles mehr!

Auf CD-ROM: die besten Setups für alle Strecken, sowohl für Tastatur, Lenkrad als auch Joystick.

Das Fahrertraining zu Grand Prix 2 aus der MAXIMUM FUN Reihe jetzt überall im Fachhandel erhältlich!

unverbindliche Preisempfehlung

DM 29.95





Formel 1

Multimedia-Lexikon

Das im März 1997 bei Koch Media erschienene Multimedia-Lexikon „Formel 1" ist das wohl aktuellste und vollständigste multimediale Nachschlagewerk zum schnellsten Motorsport der Welt. Die umfangreiche Datenbank enthält sämtliche Informationen zu allen Rennen von 1950 bis zum Saisonende 1996.

Das Nachschlagewerk zur Geschichte des rasanten Rennsports bietet neben ca. 45 Minuten Videos in über 30 teilweise aus dem Cockpit gefilmten Sequenzen über 200 Fotos, 3D-Animationen sowie zahlreiche Daten und Fakten und stellt über 500 Fahrer und mehr als 60 Rennstrecken vor. Nach Programmstart wird über ein Einführungsvideo die Benutzeroberfläche und der Inhalt der einzelnen Bereiche des Produktes erklärt. Vom Hauptmenü aus gelangt man in die Verzeichnisse mit Informationen über die Rennwagen, die Fahrer, die Teams, die Weltmeisterschaften und schließlich die Rennstrecken. In der rechten unteren Bildschirmecke jedes Untermenüs befinden sich fünf Schaltflächen, über die per Mausklick entweder zurück zum Hauptmenü oder zum jeweiligen Indexbildschirm navigiert werden kann. Weiterhin läßt sich eine Hilfefunktion aufrufen, die die einzelnen Programmfunktionen in Stichworten erklärt, und die jeweilige Seite kann ausgedruckt und der Ton an- bzw. ausgeschaltet werden. Vom Weltmeisterschaftsverzeichnis aus lassen sich die anderen vier Programmbereiche ebenfalls direkt ansteuern. Eine Tabelle zeigt – nach Jahren geordnet – die jeweiligen Sieger und die dazugehörigen Wagen und Teams. Per Doppelklick gelangt man auf eine Tabelle mit weiteren Informationen zum betreffenden Grand Prix.

Fakten, Fahrer, Fotos

Die anderen Informationsbereiche sind zunächst alphabetisch geordnet, lassen sich jedoch nach bis zu 15 anderen Kriterien sortieren. Weiterhin stehen Videosequenzen zu ausgewählten Themenbereichen zur Verfügung, alle anderen Bereiche werden über Text, Sprachausgabe und über zahlreiche Fotos vermittelt, die sich teilweise vergrößern lassen. Die meisten statistischen Informationen bieten die Untermenüs zu den einzelnen Strecken. Neben der grafischen Darstellung des Streckenverlaufs und der Aufschlüsselung der einzelnen Kurven und Schikanen werden hier die Runden- und Streckenlängen sowie die Rekorde aufgeführt. Zudem läßt sich für jedes Rennjahr der Sieger mit Foto vom Wagen, Team und Fahrer, die Startposition und das Rennergebnis aufrufen. Möchte man über ein bestimmtes Rennen auf der Strecke mehr erfahren, genügt ein Mausklick, um sämtliche Fahrerportraits, Teams, Zeiten, Punkte, Startpositionen und Ergebnisse des entsprechenden Rennens zu erhalten. Das Programm ist auch für Einsteiger sehr leicht zu bedienen und benötigt lediglich einen 386DX mit 33 MHz und vier MB RAM. Dem Formel 1-Fan wird hier ein umfangreiches Nachschlagewerk geboten, das ohne große Einarbeitungszeit schnell Zugang zu einer Fülle von Informationen verschafft. Formel 1 wird seit März 1997 zu einem empfohlenen Verkaufspreis von ca. DM 89,- angeboten.



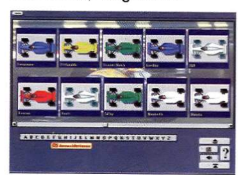
Alle Plazierungen der letzten 50 Jahre Formel 1 werden präsentiert.



Leider sind nicht von allen Fahrzeugvarianten Fotos vorhanden.



Die Personendatenbank bietet zahlreiche Details zu jedem Fahrer.



Das grafische Menü für die Fahrzeugdaten ist weniger gut gelungen.

IMPRESSUM

Anschrift
Computec Verlag
Redaktion PC Games
Roonstraße 21
90429 Nürnberg

Zentrale Service-Nummer:
0911/2872-150

e-Mail: redaktion@pcgames.de
Fax: 0911/2872-200

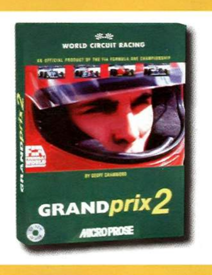
Geschäftsführer: Adolf Silbermann
Chefredakteur: Christian Geltenpoth
Stellvertreter des Chefredakteurs: Christian Müller, Christoph Holowaty
Leitende Redakteure: (verantwortlich für den redaktionellen Inhalt) Oliver Menne, Thomas Borovskis
Bildredaktion: Richard Schöller
Textkorrektur: Margit Koch
Redaktion Deutschland: Petra Maueröder, Rainer Rosshirt, Harald Wagner, Florian Stangl
Redaktion USA: Markus Krichel, Longmont, Colorado
Redaktionsassistenz: Michael Erlwein, Jürgen Melzer
Layout: Alexandra Böhm, Roland Gerhardt, Hansgeorg Hafner, Simon Schmid, Oliver Schneider, Hans Strobel
Titelgestaltung: Simon Schmid
Titel: © Psygnosis
Werbeleiterin: Stefanie Geltenpoth
Produktionsleiter: Michael Schraut
Vertrieb: Gong Verlag GmbH
Vertriebsleiter: Roland Bollendorf
Druck:
Christian Heckel GmbH, Nürnberg

Jetzt holen:

Der schnellste Weg sich „Formula One Grand Prix 2“ zu holen: als kostenloses Dankeschön für einen neuen PC GAMES - oder PC GAMES PLUS - Abonnenten!

Die Vorteile: PC GAMES - das meistgekaufte PC-Spielemagazin - testet für Sie! Unsere Experten verraten Ihnen, welche PC-Spiele Ihr Geld wert sind und welche nicht. Zusätzlich finden Sie auf der CD-ROM Monat für Monat eine umfangreiche Auswahl an aktuellen Spieledemos, die Sie mit Hilfe der ausführlichen Anleitungen im CD-Booklet antesten können! Über 20 geniale Seiten Tips & Cheats zu brandneuen PC-Spielen gibt es zusätzlich.

„FORMULA ONE GRAND PRIX 2“ Kostenlos!



Bitte beachten: Bei „Bankeinzug“ erfolgt die Auslieferung der Prämie innerhalb von 14 Tagen, bei Zahlungsart „per Rechnung“ müssen Sie mit einer Lieferzeit von 6 - 8 Wochen rechnen. Das abgeschlossene Abo gilt mindestens ein Jahr und verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn nicht spätestens 6 Wochen vor Ablauf des Bezugszeitraums gekündigt wird. Lieferung erfolgt per Post frei Haus, die Versandkosten übernimmt der Verlag. Die Prämie wird erst nach Bezahlung der Aborechnung verschickt. Das Aboangebot gilt nur für PC GAMES mit CD und PC GAMES PLUS.

❐ **JA, ich möchte das PC Games-Abo mit CD-ROM.**
(DM 108,-/ Jahr (= DM 9,-/ Ausgabe); Ausland 132,-/ Jahr)

❐ **JA, ich möchte das PC Games-Plus-Abo mit CD-ROM.**
(DM 204,-/ Jahr (= DM 17,-/ Ausgabe, auch im Ausland)

Adresse des neuen Abonnenten (an die auch die Aborechnung geschickt wird) (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen):

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon-Nr. (für evtl. Rückfragen)

Formula One Grand Prix 2 (Art.-Nr.1129) geht an folgende Adresse (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen):

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon-Nr. (für evtl. Rückfragen)

BITTE BEACHTEN: aus rechtlichen Gründen dürfen Prämienempfänger und neuer Abonnent nicht ein und dieselbe Person sein! Das abgeschlossene Abo gilt mindestens ein Jahr und kann mit einer Frist von 6 Wochen zum Ablauf gekündigt werden; ansonsten verlängert es sich jeweils um ein weiteres Jahr. FORMULA ONE GRAND PRIX 2 wird erst nach Bezahlung der Aborechnung verschickt. Das Aboangebot gilt nur für PC GAMES mit CD-ROM und PC GAMES PLUS. Lieferung der Hefte erfolgt per Post frei Haus, die Versandkosten übernimmt der Verlag.

Datum 1. Unterschrift

Widerrufsbelehrung: Diese Vereinbarung kann innerhalb einer Frist von 10 Tagen widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist, die mit Absendung dieser Bestellung anläuft, genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs an: ***COMPUTEC VERLAG GmbH &Co.KG, Aboservice, Postfach, 90327 Nürnberg.*** *Ich bin damit einverstanden, daß die Post bei einer Adreßänderung dem Verlag meine neue Anschrift mitteilt.*

Datum 2. Unterschrift (bestätigt Kenntnis der Widerrufsbelehrung)

Gewünschte Zahlungsweise des Abos:

❐ Bequem per Bankeinzug ❐ Gegen Rechnung

Konto.-Nr.

BLZ

B339

Lenkräder und Pedale im Vergleich

Ich geb' Gas,

Sie möchten einmal so richtig Gas geben? Kein Problem: Mit den hier vorgestellten Lenkrädern und Pedalen machen Rennsimulationen erst so richtig Spaß.

Haben Sie schon einmal versucht, ein Rennspiel mit einem Gamepad zu bedienen? Ziemlich schiggerig. Aber auch per Tastatur bleibt das Fahrgefühl wegen der direkten, digitalen Lenkbewegungen oft auf der Strecke. Jeder, der schon einmal mit einem „Lenkrad" am PC saß, kennt den Unterschied. Denn gerade für Rennsimulationen sind analoge Eingabegeräte wichtig: In Abhängigkeit von der Hebelbewegung werden unterschiedliche Koordinaten vom Joystick an den Computer geschickt. So können Sie einen Rennwagen sehr präzise steuern. Digitale Eingabegeräte kennen hingegen nur die zwei Zustände eines Schalters: an oder aus. Daß sich hiermit Gaspedal und Lenksäule nicht sehr feinfühlig bedienen lassen, leuchtet ein.

Pearl
• Multi-Gamestation

Voller Überraschungen steckt die Multi-Gamestation von Pearl. Mit wenigen Handgriffen können Sie diese an einen Fahr- oder Flugsimulator anpassen. Zusätzlich ist das Lenkrad auch zu einem Motorradlenker umbaubar. Zum Lieferumfang zählen weiterhin zwei Pedale, die jedoch für eine Schuhgröße ab 45 deutlich zu klein ausfallen und eine präzise Dosierung von Gas und Bremse erschweren. Zur Steuerung des Höhenruders in einem Flugsimulator kann das gesamte Lenkrad vor- und zurückbewegt werden – für einen Fahrsimulator wird es dagegen arretiert. Eine Ruderkontrolle gibt es in Form eines Schiebereglers an der Frontseite. Auf den beiden vorhandenen Feuertasten ist Dauerfeuer einstellbar. Insgesamt macht das Plastikgehäuse zwar einen reichlich klapprigen Eindruck, der das Fahrvergnügen aber nicht einschränkt. Gelegenheitspiloten ohne allzuhohe Ansprüche sind mit der nur 89,- Mark teuren Multi-Gamestation gut bedient, zumal sich hiermit eine Vielzahl verschiedener Spiele bedienen läßt.

CH Products
• Pedals
• Pro Pedals



CH Products: Pedals

Die Pedale von CH Products eignen sich gleichermaßen für Flug- und Autosimulationen. Die rund 190,- Mark teuren Pro Pedals wurden eigentlich zur Steuerung des Ruders bei Flugzeugen konzipiert: Sie können die Pedale nämlich gleichzeitig in entgegengesetzter Richtung vor- und zurückbewegen. Über einen Schalter läßt sich jedoch der Flugmodus ausschalten, und die Pedale arbeiten dann wie Gas und Bremse. Den einfachen Pedals fehlt die Mechanik zur Simulation des Ruders, hier können Sie beide Pedale gleichzeitig herunterdrücken. So sind die Pedals mit 120,- Mark auch entsprechend günstiger im Preis. Präzise in der Steuerung und robust in der Verarbeitung, verrutschen beide Produkte prinzipbedingt bei allzu heftigen Bremsmanövern.



CH Products: Pro Pedals

ZYE
• F1-Sim



Digital Edge F1-Sim ist ein neues Lenkrad, das auch professionellen Ansprüchen gerecht wird. Das Problem der Befestigung haben die Entwickler überraschend einfach gelöst: Die Lenksäule ist auf einer weit ausladenden Platte montiert, auf die ganz einfach ein Monitor gestellt wird. Das Lenkrad selbst ist mit Leder überzogen und somit ausgesprochen griffig. Eine Gangschaltung ist über zwei Wippen realisiert, und zusätzlich sind in der Lenkradmitte weitere Feuerknöpfe vorhanden. Die Pedale zur Steuerung von Gas und Bremse werden unter den Schreibtisch plaziert. Das komplett aus Metall gefertigte System hinterläßt einen extrem stabilen Eindruck, wobei die Funktionalität nicht auf der Strecke bleibt: Lenkrad wie Pedale sind äußerst standfest und werden sehr genau abgefragt, was ein exaktes Steuern ermöglicht. Mit 549,- Mark hat das Profi-System allerdings auch einen stolzen Preis.



ich will Spaß

Thrustmaster
• Grand Prix 1
• Formula T2



Thrustmaster: Grand Prix 1

Zwei besonders griffige Lenkräder bietet Thrustmaster an. Das 179,- Mark teure Modell Grand Prix 1 wird ohne Pedale geliefert – Gas und Bremse bedienen Sie vielmehr über zwei Hebel an der Rückseite des Lenkrades. Als Schaltung dienen zwei Tasten, die jedoch umständlich zu erreichen sind. Zusätzlich gibt es an der Seite noch zwei weitere Feuerknöpfe, die Sie mit Sonderfunktionen belegen können.

Mit Pedalen ist das 239,- Mark teure Lenkrad Formula T2 ausgestattet. Diese lassen sich recht bequem bedienen, können jedoch bei einer Vollbremsung wegrutschen. Zum Durchschalten der Gänge dient ein kleiner Hebel rechts neben dem Lenkrad, der den beiden Sondertasten jedoch etwas im Weg steht. Sehr stabil ist die Schraubverbindung, mit der Sie die beiden Lenkräder an einer Schreibtischkante befestigen. Insgesamt können die beiden Produkte überzeugen: Sie sind robust, angenehm zu bedienen und arbeiten sehr präzise.

Das Thrustmaster: Formula T2 ist sehr gut verarbeitet und zeichnet sich durch eine besonders gute Spielsteuerung aus.

Übersichtstabelle: Lenkräder und Pedale

Hersteller	Zye	Thrustmaster	Thrustmaster	CH Products	CH Products	Pearl
Produkt	F1-Sim	Grand Prix 1	Formula T2	Pedals	Pro Pedals	Multi-Gamestation
Testmuster von	Profisoft	Leisuresoft	Leisuresoft	Rushware	Rushware	Pearl
Preis	549,- Mark	179,- Mark	239,- Mark	120,- Mark	190,- Mark	89,- Mark
Komponenten	Lenkrad, Pedale	Lenkrad	Lenkrad, Pedale	Pedale	Pedale	Lenkrad, Pedale
Geeignet für	Fahrsimulatoren	Fahrsimulatoren	Fahrsimulatoren	Flug- und Fahrsimulatoren	Flug- und Fahrsimulatoren	Flug- und Fahrsimulatoren
Bewertung:						
Ausstattung und Funktionalität (0 bis 20)	19	15	18	15	18	15
Spielsteuerung (0 bis 10)	10	8	9	8	8	7
Verarbeitung (0 bis 10)	9	9	9	8	8	6
Gesamtsumme (0 bis 40)	39	32	36	31	34	28
Wertung in Prozent	96	80	90	78	85	70
Gesamturteil	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**gut**



UND SO GEHEN SIE VOR

Legen Sie die CD-ROM in Ihr Laufwerk ein und wechseln Sie auf den entsprechenden Laufwerksbuchstaben. In den meisten Fällen reicht es, jetzt einfach das File „START.BAT" aufzurufen. Sollten Sie mit den Demos auf der CD-ROM Probleme haben, was sich zum Beispiel dadurch äußern kann, daß ein Spiel nicht richtig startet oder Ihr System beim Start abstürzen läßt, so beachten Sie bitte die jeweiligen Mindestanforderungen der einzelnen Demos im Menüprogramm (16 MB RAM, Win95 usw.). Wenn Sie nicht wissen, wie sich die Einstellungen in Ihrer CONFIG.SYS und AUTOEXEC.BAT den Anforderungen entsprechend verändern lassen, so schlagen Sie bitte in den Handbüchern Ihres Computersystems nach. Sollte das grafische Menüprogramm in sehr seltenen Fällen nicht auf Ihrem Computersystem laufen, lassen sich die meisten Demo-Programme auf der CD-ROM auch „von Hand", das heißt vom DOS-Prompt aus, installieren oder starten.

Bevor Sie reklamieren...

Da die Demoprogramme auf unserer CD-ROM meist sehr frühe Versionen der jeweiligen Spiele sind, kann es zu Inkompatibilitäten mit „exotischer" Hardware kommen. Läßt sich ein Demo in Ihrer Standard-Konfiguration nicht auf Anhieb starten, so sollten Sie die Beschreibung ein erneutes Mal gut durchlesen. Falls auch eine Änderung Ihrer Konfigurationsdateien (z. B. mit EMS-Speicher) keine Abhilfe schafft, könnte es sein, daß Sie eine Grafik- oder Soundkarte in Ihrem Computersystem haben, die mit der Demo nicht richtig zusammenarbeitet. In diesem Fall handelt es sich um keine Beschädigung der CD-ROM. Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß wir keine Gewähr dafür übernehmen können, daß sich jede Demo auf jedem beliebigen Rechner starten läßt. Bei Fehlern, die eindeutig auf eine Beschädigung der CD-ROM hinweisen („Lesefehler von Laufwerk D:" oder ähnliche), bekommen Sie aber selbstverständlich Ersatz.

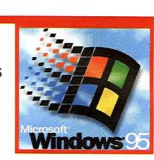
Wichtiger Hinweis:

Der Computec Verlag übernimmt keinerlei Haftung für Datenverluste oder andere Schäden, die durch Benutzung der PC Games-Datenträger entstehen. Alle Datenträger werden vor Verlassen unseres Hauses anhand der aktuellsten Virenscanner auf Virenbefall geprüft. Bei monatlich rund 50 neuen, unentdeckten Viren kann eine Infektion aber nicht ausgeschlossen werden. Da zwischen der Fertigstellung der Cover-CD-ROM und dem Erscheinungstermin im Handel mehrere Wochen liegen können, empfehlen wir Ihnen den Einsatz eines Anti-Virus- bzw. Virus-Shield-Programmes.

HINWEIS FÜR WINDOWS 95-BENUTZER

„Unter Windows 95 einfach 95START.EXE doppelklicken!"

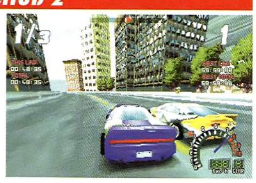
Für Windows 95-Benutzer empfiehlt es sich generell, vor dem Start der PC Games CD-ROM das Betriebssystem mit dem Befehl „Start/Beenden/Computer im MS-DOS-Modus starten" herunterzufahren – auf diese Weise werden Speicherkonflikte mit manchen Demoprogrammen vermieden. Trotzdem haben wir unser Bestes getan und das PC Games-Menüprogramm auf die Erfordernisse eines Windows 95-Systems angepaßt. Wenn Sie das PC Games-Menü unter Windows 95 starten wollen, klicken Sie bitte die Datei „95START.EXE" doppelt. Da viele Demos noch speziell für MS-DOS programmiert wurden, kann es beim Installieren einiger Demos vom grafischen Menüprogramm aus zu Problemen kommen. Falls dieser seltene Fall eintritt, starten Sie das PC Games-Menüsystem bitte vom MS-DOS-Modus aus.



DEMOS

Bleifuß 2

Mit Bleifuß 2 von Virgin kam kurz vor Weihnachten 1996 der Nachfolger des schnellsten Racing-Games von 1995 heraus. Genau wie im ersten Teil wird in Bleifuß 2 gedrängelt, geschubst und überholt, was das Zeug hält. Verschaffen Sie sich einen eigenen Eindruck anhand unserer Demoversion. Daß Bleifuß 2 keine Simulation, sondern ein reinrassiges Fun-/Actionspiel ist, sehen Sie schon allein an der nachfolgend aufgelisteten Minimal-Steuerung.



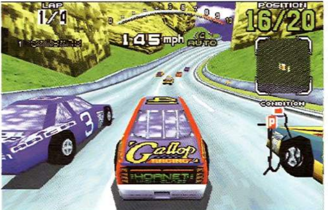
Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[Cursor-up]	Beschleunigen
[Cursor-down]	Bremsen
[Cursor-left]	Links
[Cursor-right]	Rechts

Hardware-Voraussetzungen: 486DX2-66, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM

Daytona USA

In der Spielhalle eine Sensation, und als PC-Version eine exzellente Umsetzung: Nicht nur die eingeschworenen Fans der Automaten-Fassung werden von der akkuraten und bewährten



Steuerung und der vor Details strotzenden Grafik des Sega-Klassikers begeistert sein. Zur Steuerung können ein Gamepad, ein Joystick oder die Tastatur verwendet werden, wobei Sie sicherstellen sollten, daß das angeschlossene Eingabegerät bereits über die Win95-Systemsteuerung angemeldet und kalibriert wurde. Wenn Sie den Rennwagen über die Tastatur steuern möchten (siehe unten), sollten Sie vor Spielbeginn das Hauptmenü aufrufen und als Brems-Taste das „Y" anstatt des „X" festlegen.

Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[RETURN]	Start-Button, Pause
[ALT]	Hauptmenü aufrufen (Ändern der Steuerung usw.)
[Cursor-left]/[Cursor-right]	Nach links/rechts lenken
Y	Beschleunigen
X	Bremsen
[Cursor-up]/[Cursor-down]	Gang hoch/runter schalten (nur bei „Manual Transmission")
[F5]-[F8]	Kameraperspektive einstellen
[ALT]-[F4]	Spiel beenden

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 90, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM-Laufwerk, Windows 95

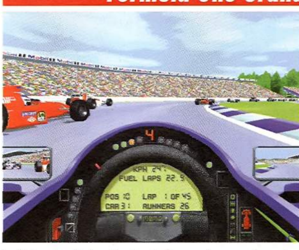
F1 Manager 96



Nicht nur Sauber-Pilot Heinz-Harald Frentzen ist begeistert: Mit dem F1 Manager 96 brachte Software 2000 weltmeisterliche Formel 1-Atmosphäre auf Ihren Bildschirm. Fahrer, Teams, Sponsoren, Technik – dank der FIA-Lizenz bietet die Wirtschaftssimulation des deutschen Spiele-Giganten neben angenehmem Spielkomfort und spannenden 3D-Rennsequenzen auch unerreichte Realitätsnähe. Hinweis: Nur im Büro verändert sich der Mauszeiger über Hotspots.

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX/2-66, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM, SVGA-Grafikkarte, Maus

Formula One Grand Prix 2



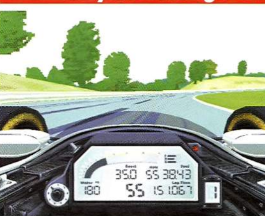
Eines der absoluten Highlights dieser Formel 1-CD-ROM ist die voll spielbare Demo-Version des ehemaligen Spitzenreiters der Verkaufs-Charts: Grand Prix 2 von MicroProse versetzt Sie in das Cockpit eines Formel 1-Wagens, wo Sie gegen Damon Hill, Michael Schumacher und Jean Alesi um Pole Positions und Weltmeisterschafts-Punkte fighten. Im folgenden finden Sie eine Auflistung der grundlegenden Tastaturkommandos. Für Rennsport-Fans lohnt es sich aber in jedem Fall, mit der Joysticksteuerung zu experimentieren.

Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
A	Gas
Y	Bremse
Komma-Taste	Links
Punkt-Taste	Rechts
S	Gang hoch
X	Gang runter
P	Pause
[ESC]	Ein Menü zurück
F1	Automatische Bremsen aktivieren/deaktivieren
F2	Automatische Schaltung aktivieren/deaktivieren
F4	Unverwundbarkeit
F5	Ideallinie ein-/ausblenden
F6	Optimalen Gang vorschlagen
F7	Anti-Schlupf-System (reduziert Beschleunigung bei durchdrehenden Reifen)

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX/2-66, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM, MS-DOS-Modus!

IndyCar Racing 2 für Windows 95



Was für Europäer, Australier und Südamerikaner die Formel 1, ist für die US-Motorsport-Fans die IndyCar-Serie – für Williams-Pilot Villeneuve bekanntlich das Sprungbrett in die „Königsklasse". Der zweite Teil der Rennsimulations-Serie von Papyrus ist seit rund anderthalb Jahren erhältlich, und vor gut einem dreiviertel Jahr reichte Sierra die Windows 95-Version nach. Für die Steuerung Ihres Rennwagens benutzen Sie am besten ein Joypad bzw. einen Joystick (über die Windows-Systemsteuerung kalibrieren!), Sie können allerdings auch die Tastatur benutzen. Wählen Sie dafür zunächst den Menüpunkt „OPTIONS/SET CONTROL" und stellen Sie dort Ihre gewünschten Steuertasten ein.

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX/2-66, 8 MB RAM, SVGA-Grafikkarte, Windows 95

Manic Karts



Erinnern Sie sich noch an Super Karts? Das Rennspiel von Manic Media markierte damals einen Quasi-Standard unter den Kart-Simulationen. Der Nachfolger Manic Karts bietet u. a. hochauflösende Grafik und abwechslungsreichere Strecken. Der London-Parcours dieser spielbaren Demo-Version läßt sich ohne Einschränkungen befahren! Da nur wenige Tasten während der Rennen benötigt werden, bietet sich die Tastatursteuerung an, Joypads und Joysticks werden natürlich auch unterstützt. Standardmäßig ist die Demo auf Tastatursteuerung eingestellt, wenn Sie andere Einstellungen möchten, so führen Sie diese vor dem Rennen im Optionen-Menü durch.

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
A	Beschleunigen
Y	Bremsen
Komma-Taste	Links
Punkt-Taste	Rechts
[ALT]	Rückwärtsgang
[TAB]	Sonderfunktion auswählen (Turbo, SuperGrip)
Leertaste	Sonderfunktion aktivieren
[F1/F2]	Kameraperspektive festlegen
[ESC]	Zurück ins Hauptmenü
[ALT]-Q	Zurück zu DOS

Wenn Sie eine komplette Übersicht der Tastaturbelegung mit allen Shortcuts für die zahlreichen Kameraeinstellungen einsehen möchten, so lesen Sie bitte die Datei „README.DOC" im Verzeichnis „\DEMOS\KARTS" der Formel 1-CD-ROM.

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX/2-66, 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM, VGA- bzw. SVGA-Grafikkarte, Maus/Tastatur/Joystick

Monster Truck Madness



Wichtiger Hinweis: Bei der Installation von Monster Truck Madness kann es gelegentlich vorkommen, daß der bei Ihnen installierte Direct-X-Treiber durch eine Version älteren Datums (Version 2.0) überschrieben wird. In diesem Fall kann es dann notwendig sein, sowohl Ihren Grafiktreiber als auch die Direct-X-Version 3.0 erneut zu installieren. Falls Sie sich nicht sicher sind, ob Ihr Original-Grafiktreiber griffbereit auf Diskette oder CD-ROM bei Ihnen vorliegt, sollten Sie vom Benutzen dieser Demoversion absehen! Monster Truck-Action wie im Fernsehen: Das bärenstarke Rennspiel von Microsoft zeigt, wozu das hauseigene Betriebssystem in der Lage ist. Auf 13 volltexturierten Strecken walzen Sie im Cockpit Ihres Trucks durch die Botanik und genießen dabei den Ausblick auf imposante 3D-Landschaften. Die spannendsten Szenen können im nachhinein via Replay-Funktion aus jedem beliebigen Winkel begutachtet werden.

Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[Cursor-up]	Beschleunigen
[Cursor-down]	Bremsen
[Cursor-down] (halten)	Rückwärtsgang
[Cursor-left]	Truck nach links lenken
[Cursor-right]	Truck nach rechts lenken
A	Einen Gang hochschalten (nur bei „Manual Transmission")
Y	Einen Gang runterschalten (nur bei „Manual Transmission")
H	Helikopter rufen
[TAB]	Landkarte aktivieren/deaktivieren
[ENTF]	Blick nach rechts
[EINFG]	Blick nach links
+ (numerischer Block)	Blick nach hinten
V	Kameraposition verändern
Leertaste	Hupen

Weitere hilfreiche Tips zum Spiel und dessen Bedienung bekommen Sie, wenn Sie die Hilfefunktion im Programm benutzen.

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 60, 8 MB RAM, SVGA-Grafikkarte, Maus, Windows 95

NASCAR Racing 2



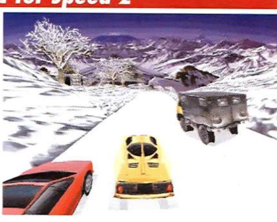
Mit NASCAR 2 versuchte Papyrus, an die legendären Titel Indycar Racing und NASCAR anzuknüpfen. Neben der von allen Seiten geforderten Beschleunigung der Grafik-Engine bietet das Programm eine elektronische Fahrschule, Netzwerkfähigkeit sowie ein vereinfachtes Gameplay. Bevor Sie das Rennen starten, sollten Sie im Hauptmenü den Punkt „Options" anwählen und dort Ihr Joypad bzw. Ihren Joystick kalibrieren.

Joystick-/Tastaturbelegung:

Taste/Bewegung	Aktion
Joystick nach links/rechts	Lenken
Joystick zurück	Rückwärts fahren
Feuerknopf 1	Beschleunigen
Feuerknopf 2	Bremsen
8 (numerischer Block)	Einen Gang höher schalten
2 (numerischer Block)	Einen Gang zurück schalten
M	Rückspiegel an/aus
1-9	Verschiedene Grafikmodi

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 90, 16 MB RAM, Mouse, SVGA-Karte

Need for Speed 2



Schön, schnell & vollkaskoversichert: Bei Need for Speed 2 dürfen Sie sich wieder hinters Steuer rassiger Sportwagen klemmen und damit über kurvenreiche Gebirgsstraßen heizen. Beim Blick aus dem Cockpit erwartet Sie prächtige HiRes-Grafik, deren Performance Sie anhand dieser spielbaren Demo-Version testen können.

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
[Cursor-left]	Nach links lenken
[Cursor-right]	Nach rechts lenken
[Cursor-up]	Beschleunigen
[Cursor-down]	Bremsen
Leertaste	Handbremse
A	Gang höher schalten
Y	Gang tiefer schalten
C	Kameraperspektive ändern
B	Nach hinten schauen
H	Hupe

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 60, 16 MB RAM, QuadSpeed-CD-ROM, Win95

POD



PODsblitz: Mit dem spektakulären Rennspiel POD setzte der französische Hersteller Ubi Soft Anfang 1997 neue Maßstäbe in diesem Genre. Die in Echtzeit berechnete 3D-Grafik (640x480 Bildpunkte), einzigartige Multiplayer-Features und speziell angepaßte Versionen für Pentium-PCs, MMX-Rechner bzw. 3Dfx-Grafikkarten lassen andere Rennspiele mächtig alt aussehen. Die spielbare Demo umfaßt neben der normalen Pentium-Version auch eine optimierte Version für MMX-Chips. Falls Sie zu den glücklichen Besitzern eines MMX-Rechners zählen, starten Sie bitte die Datei „PODMMX.EXE" im Spielverzeichnis. Die Datei „README.TXT" enthält weitere wichtige Hinweise. Bitte beachten Sie, daß ein zweiter Spieler seinen Wagen nur über einen angeschlossenen Joystick (oder Joypad/Lenkrad) steuern kann.

Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[Cursor-left]	Nach links lenken
[Cursor-right]	Nach rechts lenken
[Cursor-up]	Beschleunigen
[Cursor-down]	Bremsen
A	Gang höher schalten
Y	Gang tiefer schalten

Funktionstasten:

Spieler 1	Spieler 2	Aktion
[F1]	[F1]	Hilfe-Menü
[F2]	[Einfg]	View 1 (Außenansicht)/View 2 (Innnenansicht)/View 3 (Außenansicht)
[F3]	[Pos 1]	Tachometer
[F4]	[Bild-hoch]	Meilen pro Stunde
[F5]	[Entf]	Radar
[F6]	[Ende]	Schaden-Status

Spieler 1	Spieler 2	Aktion
[F7]	[Bild-runter]	Genaue Positionen
[F8]	[F8]	Zeitmessungen

Allgemeines:

Taste	Aktion
[ESC]	Pause/Exit
[STRG]-Y	Neustart
[STRG]-E	Anderes Fahrzeug betrachten
[ALT]-[Eingabe]	Vollbild-Modus
[ALT]-[F7]	Grafikauflösung
[ALT]-[F8]	Himmel an/aus
[ALT]-[F9]	Hintergrund-Texturen an/aus
[STRG]-D	Detaillevel auswählen (Pentium-Version)

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 120, 16 MB RAM

Pole Position CD-ROM



Seit Sommer 1996 können Sie in der CD-ROM-Version von Ascarons Wirtschaftssimulation Pole Position das Regiment in einem Formel 1-Rennstall Ihrer Wahl übernehmen. Herausragendes Feature der CD-ROM-Fassung: Die WM-Läufe werden in Echtzeit berechnet und mittels einer eigens entwickelten VGA-Grafik-Engine dargestellt.

Spielsteuerung
Bevor Sie sich als Flavio Briatore oder Ron Dennis im Formel 1-Zirkus etablieren dürfen, müssen Sie zu Spielbeginn einige grundsätzliche Einstellungen vornehmen.

Anzahl der Spieler
Es können bis zu vier Rennstall-Besitzer teilnehmen.

Schwierigkeitsgrad
Die Optionen „Leicht", „Mittel" und „Schwer" beeinflussen u. a. das Budget am Anfang Ihrer Karriere.

Gegner-Niveau
„Authentisch" orientiert sich an den Ergebnissen und Aktionen Ihrer Kontrahenten. „Ausgewogen" wird die Simulation, wenn alle Teams die gleiche Ausgangsposition haben. Wenn Sie sich für die Option „Zufällig" entscheiden, werden die Konstellationen quasi „ausgewürfelt".
Anschließend können Sie für jeden Teilnehmer die Startoptionen festlegen, darunter den Namen eines Spielers und dessen Rennstall. Durch Mausklick auf die angebotenen Optionen wird u. a. beeinflußt, ob das Teilelager bereits bestückt ist.
Nun dürfen Sie zum ersten Mal Ihr Rennstall-Büro betreten. Dies setzt sich aus zwei scrollbaren Grafiken zusammen, die Sie mit der rechten Maustaste wechseln. Gleichzeitig ist es mit dieser Taste auch möglich, zum vorherigen Bildschirm zurückzukehren. Die linke Maustaste dient zum Anklicken der Funktionen, die sich im Mobiliar verbergen. Im einzelnen stehen Ihnen folgende Möglichkeiten offen:

Bank
Kredite aufnehmen und zurückzahlen, Termingeld anlegen

Rennstall vergrößern
Zusätzliche Bürogebäude und Lager bauen lassen

Merchandising
Festlegen der Preise für Merchandising-Artikel (Mützen, T-Shirts usw.)

Kalkulation
Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben

Teilemarkt
Kauf von Motor, Motorelektronik, Getriebe, Chassis, Aufhängung, Aerodynamik, Bremsen, Reifen, Ersatzteile, Treibstoff, Verkauf von Teileüberschuß

Teambetreuung
Transfermarkt (z. B. Fahrer anheuern, Vertragsverhandlungen), Boxenteam, Rennleiter, Entwicklungsabteilung, Werkstatt-Team, Personalchef

Sponsoren
Vermietung von Werbeflächen an bekannte Markenhersteller

Werkstatt
Tuning und Reparatur der F1-Wagen, Windkanal

Entwicklungsabteilung
Design und Konstruktion der Autos

Zulieferer
Verträge mit Lieferanten für Motor, Reifen, Benzin usw.

WM-Lauf starten
In dieser Demo-Version können Sie den „Großen Preis von Monaco" in Monte Carlo anhand einer in Echtzeit berechneten Rennsequenz „live" am Bildschirm mitverfolgen.

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX/2-66, 8 MB RAM, SVGA-Grafikkarte, Maus, DoubleSpeed-CD-ROM

Power F1



Manche mögen's heiß: mehr Action, weniger Simulation – das ist die Devise bei Power F1, das Sie zum Kollegen von Michael Schumacher, Jacques Villeneuve oder David Coulthard macht. Mit pfeilschneller Grafik, rasantem Gameplay und der FIA-Lizenz im Kofferraum lädt Sie Eidos Interactive zu einer Proberunde auf dem Silverstone-Kurs ein.



Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
(unbedingt selbst einstellen)	nach links/rechts lenken

Taste	Aktion
A	Beschleunigen
Y	Bremsen
P	Gang hoch schalten
L	Gang runter schalten
Leertaste (halten)	Rückwärtige Ansicht
[STRG]	Reifen wechseln
[ESC]	Pause-Menü
[F1]	Onscreen-Hilfe an/aus
[F2]	Ideallinie an/aus
[F3]	Perspektivischer Himmel an/aus
[F4]	Automatische Bremsen an/aus
[F5]	Info-Anzeige an/aus
[F6]	Fahrzeug-Innenansicht
[F7]	3D/2D-Seitenspiegel
[F9]	Weniger Details anzeigen
[F10]	Mehr Details anzeigen
Numerischer Tastenblock	Kameraperspektiven
[Cursor-down]	Durch die drei gebräuchlichsten Kameraperspektiven schalten

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 60, 16 MB RAM, SVGA

SEGA Rally



In der Spielhalle noch immer einer der heißesten Automaten, als Vorzeige-Renner auf SEGAs 32 Bit-Konsole Saturn ein Bestseller und seit Anfang 1997 auch auf Windows 95-PCs ein Vorzeige-Spiel der Kategorie „Gas geben und Spaß haben": Die überraschend schnelle SVGA-Grafik und eine superbe Steuerung sind nur zwei der wesentlichen Aspekte, die SEGA Rally zu einem ernsthaften Konkurrenten des bisherigen Spitzenreiters Bleifuß 2 machen.

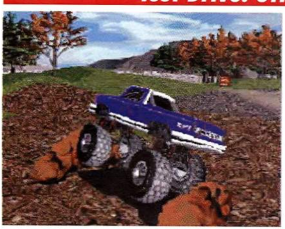


Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[Cursor-left]	Nach links lenken
[Cursor-right]	Nach rechts lenken
0 (Numerischer Tastenblock)	Beschleunigen
1 (Numerischer Tastenblock)	Bremsen
4 (Numerischer Tastenblock)	Kamerawinkel ändern

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 90, 16 MB RAM, SVGA-Grafikkarte, Windows 95

Test Drive: Off-Road



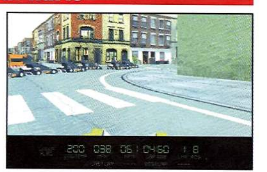
Wo früher schnittige Ferraris über Alpenpässe rasten, wird heute querfeldein geholpert – und zwar im Cockpit aufgemotzter Geländewagen, die auch mal eine etwas ruppigere Gangart nicht übelnehmen. Das Off-Road-Vergnügen von Accolade umfaßt zwölf Rennstrecken (eine davon ist in dieser Version voll spielbar) und feintexturierte VGA-/SVGA-Grafik.

Tastaturbelegung:

Taste	Aktion
[Cursor-up]	Beschleunigen
[Cursor-down]	Bremsen/Rückwärts fahren
[Cursor-left]	Nach links lenken
[Cursor-right]	Nach rechts lenken
Rechte [STRG]-Taste	Handbremse

Hardware-Voraussetzungen: Pentium 100, 16 MB RAM

Virtual Karts



Nicht zuletzt wegen Michael Schumacher befindet sich halb Deutschland seit zwei Jahren im Go-Kart-Fieber. Dieses Vergnügen läßt sich seit kurzem auch am heimischen PC zelebrieren, und zwar mit Virtual Karts. Bei diesem SVGA-Rennspiel von MicroProse brettern Sie z. B. über Stadt-Kurse und nehmen an Turnieren teil. Zusätzliches Plus: Der Netzwerk-Modus für maximal acht Spieler!

Tastaturbelegung

Taste	Aktion
[F1] - [F8]	Diverse Kameraansichten
[F9]	Grafikauflösung verändern
[ESC]	Spiel verlassen
ß und ´	Bildschirmausschnitt vergrößern/verkleinern
[Cursor-up]/[Cursor-down]	Blick heben/senken
A/Y	Höheren/niedrigeren Gang einlegen

Je nachdem, welches Eingabegerät Sie im Optionen-Menü einstellen, erfolgt die Steuerung des Go-Karts über Rechts-/Linksbewegungen und die Joystick- bzw. Maustasten.

Hardware-Voraussetzungen: 486 DX-33 (Pentium empfohlen), 8 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM, SVGA-Grafikkarte, Maus oder Joystick

wipEout 2097



Aus der Formel „Dröhnender Techno-Beat" plus „Pfeilschnelle SVGA-Grafik" plus „Kompakte Raumgleiter" konzipierte Psygnosis einen futuristischen Rennspiel-Cocktail, der die Arcade-Action-Fraktion bereits auf der Sony PlayStation hingerissen hat. Jetzt gibt's die Fortsetzung zum Megaseller WipEout – noch schneller, noch schöner, noch 3D-iger (inklusive Direct 3D-Support).

Standard-Tastaturbelegung

Taste	Aktion
Cursortasten	Lenken (links, rechts); Nase hoch und runter (oben, unten)
S	Beschleunigen
A	Linke Bremse
D	Rechte Bremse
Leertaste	Feuer
C	Waffe abwerfen
[F1]	Interne/externe Ansicht
[F5]	Himmel-Texturen an/aus
[F6]	Sichtweite einstellen
[F7]	Kondensstreifen an/aus
[F9]	Blendet die aktuelle Frame-Rate ein

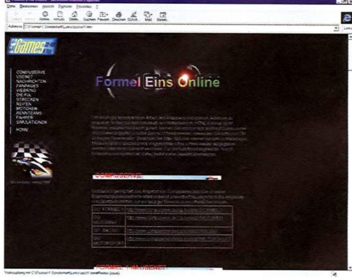
Hardware-Voraussetzungen: Pentium 60, 16 MB RAM, DoubleSpeed-CD-ROM

BUGFIXES & LINKS

Die Bugfixes und Updates auf unserer Formel 1-CD-ROM enthalten Verbesserungen und Erweiterungen für die Vollversionen der genannten Spiele. Da in den Geschäften oft verschiedene Versionsnummern des selben Spieles zu finden sind, bitten wir Sie, die mitgelieferten .TXT- oder .DOC-Dateien genau durchzulesen. Sollten Sie einen Bugfix anwenden, der für eine andere Programmversion als der bei Ihnen installierten vorgesehen ist, so können die Originaldaten auf Ihrer Festplatte zerstört werden. Halten Sie deshalb für eine eventuell notwendige Neuinstallation die Original-CD Ihres Spieles bereit!

Die besten Formel 1-Links im Internet

Alle hier im Heft vorgestellten Links finden Sie auch als praktische HTML-Datei auf der CD-ROM. Wenn Sie über einen Zugang zum Internet verfügen und Ihr Browser (Netscape Navigator, MS Internet Explorer etc.) bereits richtig konfiguriert ist, genügt es, die Rubrik „Internet" im CD-ROM-Menüprogramm zu starten. Das PC Games-Menü ruft dann automatisch Ihren Browser auf. Falls es mit dem direkten Starten der HTML-Datei Probleme gibt, können Sie das Link-Verzeichnis natürlich auch manuell in Ihren Browser laden. Sie finden die HTML-Datei im Directory „D:\HTML\".



FORMEL 1

DAS ULTIMATIVE LEXIKON

KOCH CD-ROM

FORMEL 1

Das Ultimative Multimedia Lexicon

ALLE RENNEN DER SAISONEN 1950-1996

DM 49,95

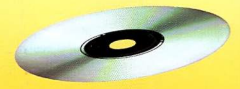
Unverbindliche Preisempfehlung

Das Ultimative Lexikon zum schnellsten Motorsport der Welt

PC WINDOWS

ECD000215K

- **Neue Version! Beinhaltet alle Rennen von 1950 bis Saisonende 1996**
- **Großformatige Videos, Fotos, Animationen und übersichtliche Tabellen**
- **Die schnellsten Runden, Ergebnisse, Startaufstellung, Fahrerportraits, Rennstrecken u.v.m.**
- **Mehr als 45 Minuten Video, über 200 Fotos**
- **Starportraits von Michael Schumacher und Damon Hill**



Überall im guten Fachhandel!

Deutschland: Lochhamer Straße 9, Martinsried, D-82152 Planegg/München, Tel. 089 857 95 120, Fax 089 857 95 160
Österreich: Tivoligasse 25, A-1120 Wien, Tel. 0222 815 0626, Fax 0222 815 0626 16
Schweiz: Poststraße 10, CH-9201 Gossau, Tel. 071 388 68 68, Fax 071 388 68 88

